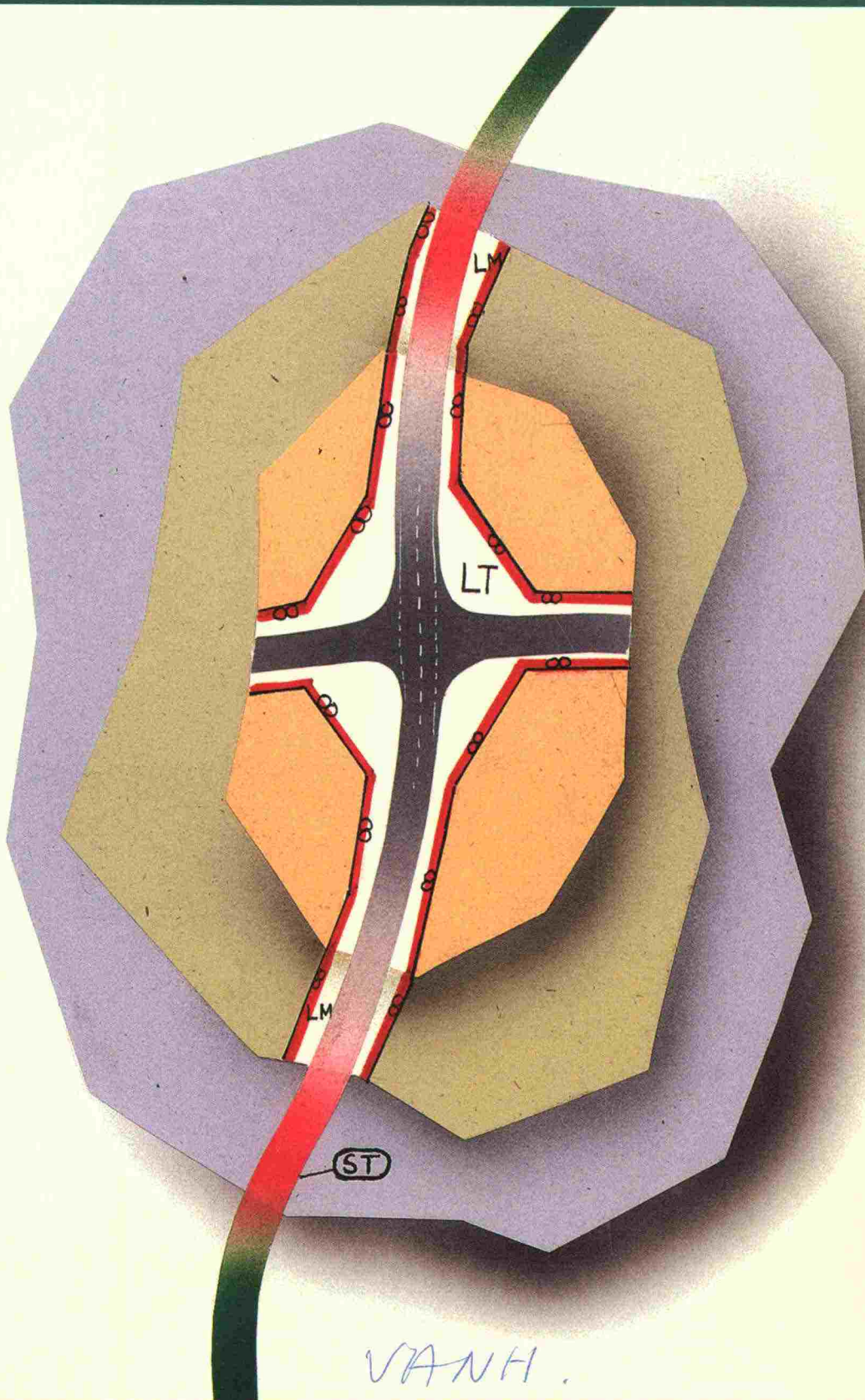




Tielaitos

Yleiset tiet kaava-alueilla

Kaavojen vaikutus tienpitoon, kaavoitus yleisten teiden kannalta, yhteistyö



Liikenne ja
tieverkko

Helsinki 1992

Tiehallitus

08 TIE2 / YLE

484086

Yleiset tiet kaava-alueilla

Kaavojen vaikutus tienpitoon, kaavoitus yleisten teiden
kannalta, yhteistyö

Tielaitos
Tiehallitus

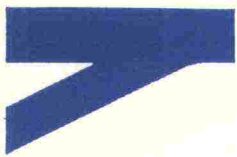
Helsinki 1992

TIEL 2120003
ISBN 951-47-5533-2

Kirjapaino Osakeyhtiö Kaleva
Oulu 1992

Julkaisua myy
Tiehallitus, painotuotevarasto

Tielaitos
Tiehallitus
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 1541



28.1.1992

421

Tiepiirit
Kunnanhallitukset
Lääninhallitukset
Seutukaavaliitot

SÄÄDÖSPERUSTA

KORVAA/MUUTTAA
Tv-286/17.5.1983

KOHDERYHMÄT
Tiehallitus, aluehallinto

VOIMASSA
1.3.1992—toistaiseksi

ASIASANAT
Kaavoitus, tiensuunnittelu, yhteistyö

YLEISET TIET KAAVA-ALUEILLA

Tiehallituksessa laadittu ohje on tehty yhteistyössä ympäristöministeriön ja kunnallisten keskusjärjestöjen kanssa. Ohje on tarkistettu luonnoksesta annettujen lausuntojen perusteella.

Ohje sisältää perustietoa eriasteisista kaavoista ja niiden oikeusvaikutuksista. Siinä on tuotu esiin tiehallituksen mielipide eräisiin yleisiä teitä koskeviin kaavoituskysymyksiin ja selostettu kaavojen merkitystä tienpidolle. Lisäksi on korostettu yhteistyön tarpeellisuutta tiensuunnittelussa ja kaavoituksessa.

Ohje on tarkoitettu ensisijassa tielaitoksen kaava- ja maankäyttöasioiden käsittelijöille ja tiensuunnittelijoille. Yleisten teiden kaavoitusta koskevat tielaitoksen näkemykset saatetaan samalla kaavoittajien ja kaavaviranomaisten tietoon.

Suunnittelujohtaja
Suunnitteluosasto


Erkki Koskinen

Apulaisjohtaja
Tiensuunnittelu


Juhani Tervala

LISÄTIETOJA
Aatos Huhtala
Tiehallitus/Tiensuunnittelu
puh. (90) 154 2021

JAKELU/MYYNTI
Tiehallitus, painotuotevarasto
Opastinsilta 12 A tai PL 33
00521 HELSINKI
puh. (90) 1541

TIEDOKSI

Liikenneministeriö
Ympäristöministeriö
Sisäasiainministeriö
Suomen maakuntien liitto
Suomen Kaupunkiliitto
Suomen Kunnallisliitto
Finlands svenska kommunförbund
Oppilaitokset
Tiekonsultit
Pääjohtaja
Ylijohtaja
Osastot
S-osaston vastuualueet
Oikeuspalvelut
Esikunta
TIEH:n kirjasto

ALKUSANAT

Yleiset tiet kaava-alueilla -ohje on tarkoitettu lähinnä tielaitoksen kaavoitusasioiden käsittelijöille ja tiensuunnittelijoille antamaan perustietoa eriasteisista kaavoista. Lisäksi ohjeessa tuodaan esille kaavoituksessa yleisten teiden kannalta huomioon otettavia näkökohtia. Erityisesti painotetaan tiensuunnittelun ja kaavoituksen yhteistyön merkitystä. Tämä ohje korvaa aikaisemman Yleiset tiet asema-, rakennus- ja rantakaava-alueilla -ohjeen.

Työtä on ohjannut johtoryhmä, johon ovat kuuluneet:

apulaisjohtaja	Juhani Tervala	Tiehallitus/Tiensuunnittelu, puh.joht.
yli-insinööri	Mauri Heikkonen	Ympäristöministeriö
yli-insinööri	Timo Linkola	Suomen Kunnallisliitto
ylitarkastaja	Paavo Mikkonen	Ympäristöministeriö
liikenneins.	Kari Ojala	Suomen Kaupunkiliitto
suunn.pääll.	Kari Pakarinen	Suomen maakuntien liitto

Työtä on valmistellut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

ins.	Aatos Huhtala	Tiehallitus/Tiensuunnittelu, puh.joht.
arkkit.	Anders Jansson	Tiehallitus/Kehittämiskeskus
ylitarkastaja	Seppo Kaasinen	Tiehallitus/Oikeuspalvelut
liik.turv.ins.	Pentti Lauronen	Oulun tiepiiri
arkkit.	Ulla Priha	Tiehallitus/Tiensuunnittelu
tieverkkoins.	Matti Reunanen	Kymen tiepiiri
tieins.	Saara Toivonen	Tiehallitus/Tiensuunnittelu

Työ on tehty konsulttityönä Suunnittelukolmio Oy:ssä, jossa raportin ovat laatineet dipl.ins. Tuomo Palokangas ja ins. Juha Hyvärinen.

Helsingissä helmikuussa 1992

Tiehallitus/Tiensuunnittelu

JOHDANTO

Liikenneministeriön päätöksen mukaisesti tielaitoksessa v. 1990 käyttöön otettu vaiheistettu tiensuunnittelu- ja päätöksentekoprosessi edellyttää maankäytön suunnittelun ja tiensuunnittelun yhteensovittamista. Samaa periaatetta korostetaan valtioneuvoston selonteossa eduskunnalle kestävään kehitykseen tähtäävistä toimista. Myös parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä korostetaan liikennesuunnittelun kytkeytymistä aiempaa selvemmin kaavoitukseen.

Yleiset tiet kaava-alueilla -ohjeen ensisijaisena tarkoituksena on em. periaatteiden mukaisesti parantaa tielaitoksen ja tiensuunnittelijoiden valmiuksia toimia yhteistyössä kaavoittajien kanssa eri kaavatasoilla. Tätä varten ohjeessa selvitetään kaavojen merkitystä ja vaikutuksia tienpitoon ja korostetaan yhteistyön merkitystä suunnitteluvaiheessa. Vaikka raportti on suunnattu ensisijaisesti tielaitoksen omaan käyttöön, sisältää se myös kannanottoja sellaisista kysymyksistä, jotka viime kädessä jäävät kaavaviranomaisten ratkaistaviksi. Tästä huolimatta on pidetty tarpeellisena tuoda esille tielaitoksen näkökulma siihen, miten yleisiä teitä tulisi käsitellä eriasteisissa kaavoissa yleisten teiden tienpidon kannalta katsottuna.

Tässä ohjekirjassa ei anneta varsinaisia suunnitteluohjeita. Tätä varten tielaitoksella on olemassa runsaasti muita ohjeita ja selvityksiä. Joitakin suunnittelun sisältöön liittyviä näkökohtia on kuitenkin käsitelty niiltä osin, kuin ne liittyvät läheisesti kaavoitukseen. Tällaisia asioita ovat esim. yhdyskuntarakenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät kysymykset ja muut kaavoituksen ja liikennesuunnittelun yhteiset suunnitteluperiaatteet.

Asema- ja rakennuskaavojen liikennealueiden rajausperiaatteita ja detaljikaava-alueiden tienpitoon liittyviä ongelmakysymyksiä on käsitelty melko yksityiskohtaisesti. Periaatteena näidenkin osalta korostetaan ratkaisujen perustumista hankekohtaiseen suunnitteluun ja yhteistyöhön kaavoittajien kanssa.

Kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteistyöstä esitetään raportin lopussa suunnittelun eri vaiheiden periaatteelliset menettelytavat. Pääperiaate on, että ongelmat ratkaistaan suunnittelun kuluessa.

Ohjeen on laatinut tielaitos. Laatimisen aikana on oltu yhteistyössä ympäristöministeriön, Suomen Kaupunkiliiton, Suomen Kunnallisliiton ja Suomen maakuntien liiton kanssa sekä haastateltu ja kuultu useita kaavoittajia ja liikennesuunnittelijoita. Raporttiluonnos on lisäksi ollut lausuntokierroksella tiehallituksessa, ympäristöministeriössä, kunnallisissa keskusjärjestöissä, lääninhallituksissa, seutukaavoitus kuntainliitoissa ja tiepiireissä. Useimmat lausunnoissa esitetyt näkökohdat on otettu huomioon ohjekirjan viimeistelyssä.

SISÄLTÖ

1 KAAVOITUSJÄRJESTELMÄ JA LIIKENNE

1 1

1.1 Yhdyskuntasuunnittelu	11
1.2 Kaavoitusjärjestelmä	14
1.2.1 Rakennuslain mukainen kaavahierarkia	14
1.2.2 Seutukaavoitus	17
1.2.3 Yleiskaavoitus	19
1.2.4 Yksityiskohtaiset kaavat	21
1.2.5 Muut rakentamista koskevat asiakirjat ja suunnitelmat	25
1.2.6 Kaavaselostus ja kaavamääräykset	25
1.2.7 Kaavan laatimis- ja vahvistamisprosessi	29
1.3 Kaavojen oikeusvaikutukset	33
1.3.1 Seutukaavan oikeusvaikutukset	33
1.3.2 Yleiskaavan oikeusvaikutukset	36
1.3.3 Yksityiskohtaisten kaavojen oikeusvaikutukset	39
1.4 Liikenneväylät kaavoituksessa	40
1.4.1 Teiden hallinnollinen luokitus	40
1.4.2 Teiden toiminnallinen luokitus	41
1.4.3 Liikenneväylien erityisnimityksiä	44
1.4.4 Tiensuunnittelun vaiheet	45
1.5 Kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteisiä suunnitteluperiaatteita	46

2 YLEISET TIET SEUTUKAAVASSA

4 9

2.1 Seutukaavaan liittyvä liikennesuunnittelu	49
2.2 Tievarausten osoittaminen seutukaavassa	52
2.2.1 Käytettävät seutukaavamerkinnot	52
2.2.2 Seutukaavamerkintöjen soveltaminen yleisten teiden kannalta	52
2.2.3 Muut tiensuunnitteluun liittyvät aluevaraukset	54

3 YLEISET TIET YLEISKAAVASSA

5 6

3.1 Yleiskaavaan liittyvä liikennesuunnittelu	56
3.1.1 Yleiskaavan liikennesuunnitelmat	56
3.1.2 Yleiset tiet ja toimintojen sijoittelu	57
3.1.3 Yleiskaavan tieverkko	59
3.1.4 Liikenneturvallisuus yleiskaavassa	62
3.1.5 Ympäristö	66
3.2 Tievarausten osoittaminen yleiskaavassa	67
3.2.1 Käytettävät yleiskaavamerkinnot	67
3.2.2 Yleiskaavamerkintöjen soveltaminen yleisten teiden kannalta	68

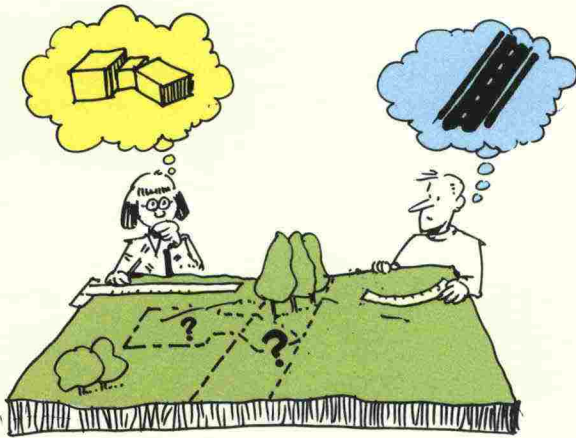
4 YLEISET TIET ASEMA-, RAKENNUS- JA RANTAKAAVASSA 73

4.1	Yksityiskohtaisiin kaavoihin liittyvä tiensuunnittelu	73
4.2	Tievarausten osoittaminen yksityiskohtaisissa kaavoissa	74
4.2.1	Käytettävät detaljikaavamerkinnot	74
4.2.2	Detaljikaavamerkintöjen soveltaminen yleisten teiden kannalta	76
4.3	Liikennealueen muodostamisedellytykset	81
4.4	Liikennealueen laajuus ja raja	83
4.4.1	Rajausperiaatteet	83
4.4.2	Liikennealueen raja	86
4.4.3	Liittymien näkemäalueet	95
4.4.4	Liikenneväylien käyttäminen muuhun rakennustoimintaan	100
4.4.5	Kaava-alueen rajaaminen yleisen tien kannalta	101
4.5	Tienpito kaava-alueella	103
4.5.1	Liikenneväylien hallinnolliset muutokset	103
4.5.2	Tien tekeminen kaava-alueella	104
4.5.3	Alueen lunastaminen yleisiä teitä varten	105
4.5.4	Oikeudet ja velvollisuudet tienvarsialueella	106
4.5.5	Yleisiä teitä koskevat lupa-asiat kaava-alueella	107
4.5.6	Liittymäjärjestelyt kaava-alueella	108

5 TIENSUUNNITTELUN JA KAAVOITUKSEN YHTEISTYÖ 111

5.1	Lainsäädännön asettamat lähtökohdat	111
5.2	Toimintaperiaatteet	113
5.3	Menettelytavat suunnittelun eri vaiheissa	114
5.3.1	Käynnistysvaiheen menettelytavat	114
5.3.2	Suunnitteluvaiheen menettelytavat	115
5.3.3	Päätöksentekovaiheen menettelytavat	118

KIRJALLISUUSVIITTEET

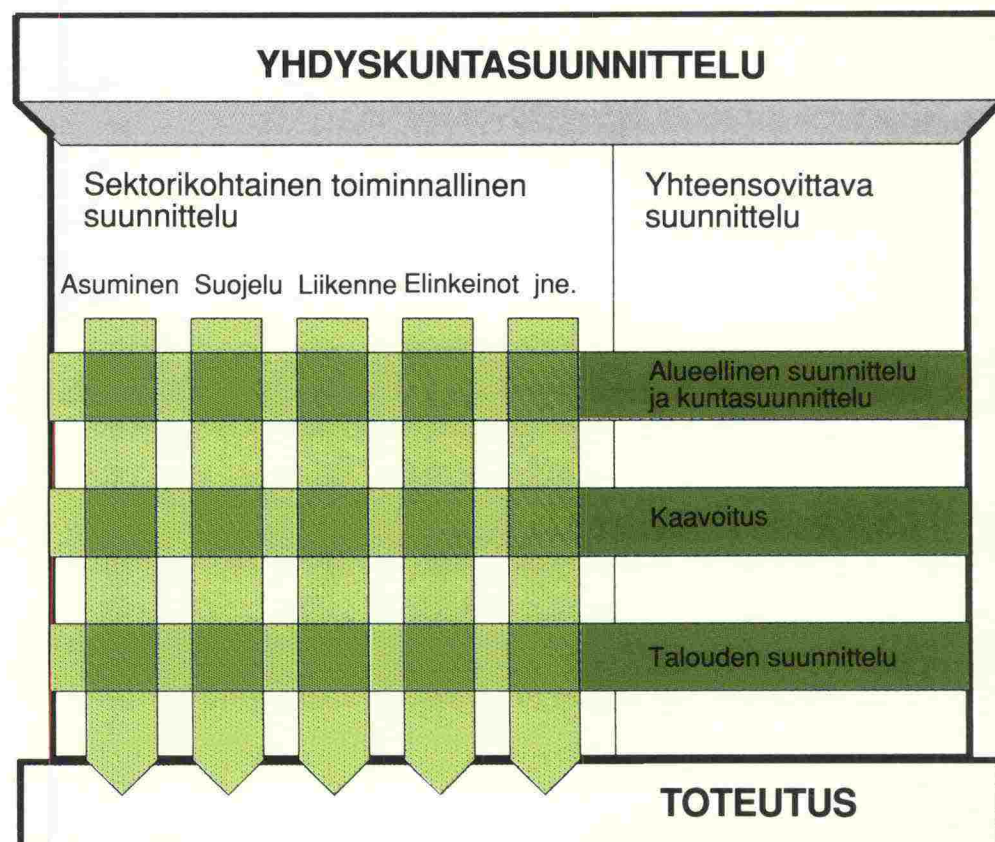


1 KAAVOITUSJÄRJESTELMÄ JA LIIKENNE

1.1 YHDYSKUNTASUUNNITTELU

Yhdyskuntasuunnittelulla tarkoitetaan johonkin rajattuun alueeseen kohdistuvaa kokonaisvaltaista suunnittelua. Yhdyskuntasuunnittelu voidaan jakaa kahteen pääsektoriin: sektorikohtaiseen toiminnalliseen suunnitteluun ja yhteensovittavaan yhdyskuntasuunnitteluun.

Toiminnallinen suunnittelu kohdistuu yhteiskunnan eri sektoreihin, kuten liikenteeseen, elinkeinotoimintaan jne. Sektorikohtaisten toiminnallisten suunnitelmien niveltäminen kokonaisuuteen tapahtuu yhteensovittavan yhdyskuntasuunnittelun ja yhteiskunnallisen päätöksenteon kautta. Keskeiset yhteensovittamisen välineet ovat alueiden käytön suunnittelu ja talouden suunnittelu. Myös kuntasuunnitelmilla ja alueellisilla kehittämissuunnitelmilla on yhteensovittavan suunnittelun luonne. Osa suunnitteluhankkeista on sellaisia, että niitä on vaikea tarkastella joko sektorisuunnittelun tai yhteensovittavan suunnittelun näkökulmasta. Niinpä esim. ympäristönäkökohdat tulee ottaa huomioon kaikessa suunnittelussa. Yhteensovittava kokonaissuunnittelu saattaa edellyttää sektorisuunnitelmien tavoitteista tinkimistä yhdyskunnan kokonaisedun vuoksi.



Kuva 1. Yhdyskuntasuunnittelun sisältö.

Alueiden käytön suunnittelu osana yhdyskuntasuunnittelua

Alueiden käytön suunnittelu on keskeinen osa yhdyskuntasuunnittelua. Sen tehtävänä on varata alueet eri tarkoituksiin. Tätä varten joudutaan sovittamaan yhteen samaan alueeseen kohdistuvia ristiriitaisiakin maankäyttötarpeita sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Alueiden käytön suunnittelulla pyritään osaltaan edistämään yhteiskuntapolitiittisten tavoitteiden saavuttamista. Näitä tavoitteita voivat olla esim. kansalaisten hyvinvointi tai ympäristön kestävä kehitys.

Keskeinen periaate alueiden käytön suunnittelussa on ehkäistä ongelmien syntyä. On parempi, että esim. mahdollisille uusille liikenneväylille varataan alueet kaavoihin etukäteen kuin että joudutaan purkamaan asuntoja liikenneväylien tieltä. Alueiden käytön suunnittelu toimii yhteistyössä sektorisuunnittelun kanssa. Se saa vaikutteita sektorikohtaisesta toiminnallisesta suunnittelusta ja antaa sille vaikutteita.

Liikennesuunnittelu osana yhdyskuntasuunnittelua

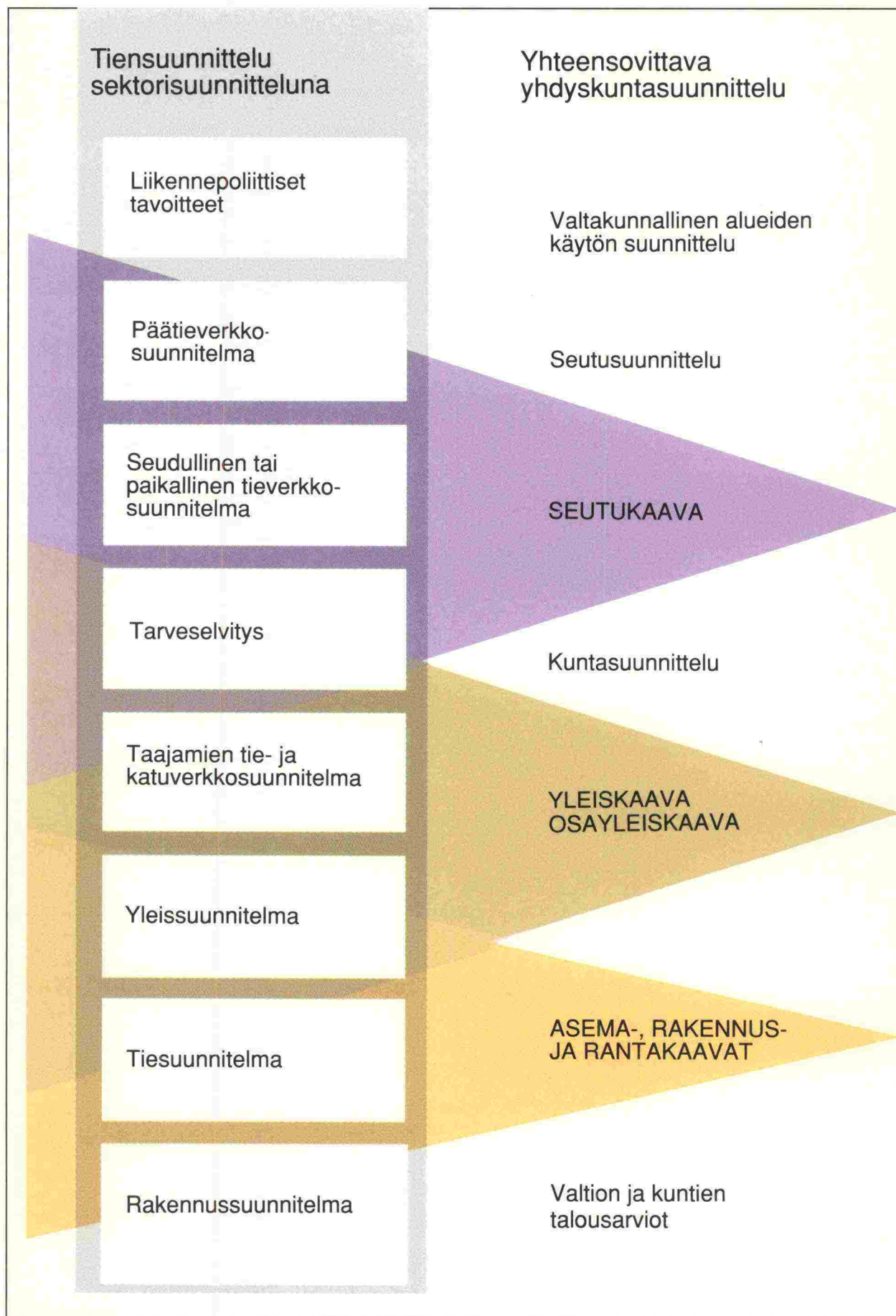
Tiensuunnittelun ja muun yhdyskuntasuunnittelun vuorovaikutuksen kannalta keskeinen lähtökohta on tielain 10 §, jossa säädetään, että asutus, elinkeinoelämä ja alueiden käytön suunnittelu on otettava huomioon tieverkon kehittämisessä ja tiensuunnittelussa.

Liikennesuunnittelua voidaan tarkastella yhdyskuntasuunnittelun osana kahdesta näkökulmasta:

- Se on sektorikohtaista toiminnallista suunnittelua, joka ulottuu valtakunnan tason liikennepoliittisista periaatteista yksityiskohtaiseen liikennejärjestelyjen suunnitteluun.
- Se on osa maankäytön suunnittelua, jossa liikenteen aluevaraustarpeet joutuvat muiden yhteiskunnan toimintojen kuten asumisen, palvelujen, suojelun jne. kanssa yhteensovittavan maankäytön suunnittelun kohteeksi.

Liikennesuunnittelu on siis osa yhdyskuntasuunnittelua. Sen tavoitteita asetettaessa otetaan huomioon yleiset yhteiskuntapolitiittiset pyrkimykset, kuten väestön hyvinvointi, ympäristön laatu ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Liikennejärjestelmillä tulee myös edistää alue-, yhdyskunta- ja kaupunkirakenteellisia sekä kaupunkikuvallisia tavoitteita.

Liikennesuunnittelu ja kaavoitus muodostavat vaiheittain tarkentuvan suunnittelu- ja päätöksentekoprosessin, jossa mahdollisimman läheinen yhteistyö on välttämätöntä. Sisällöllisesti merkittävimmät ratkaisut tehdään esisuunnitteluvaiheissa eli tiensuunnitteluprosessissa tieverkkosuunnittelussa sekä teiden tarve- ja yleissuunnittelussa ja kaavoitusprosessissa seutu- ja yleiskaavatasoilla.



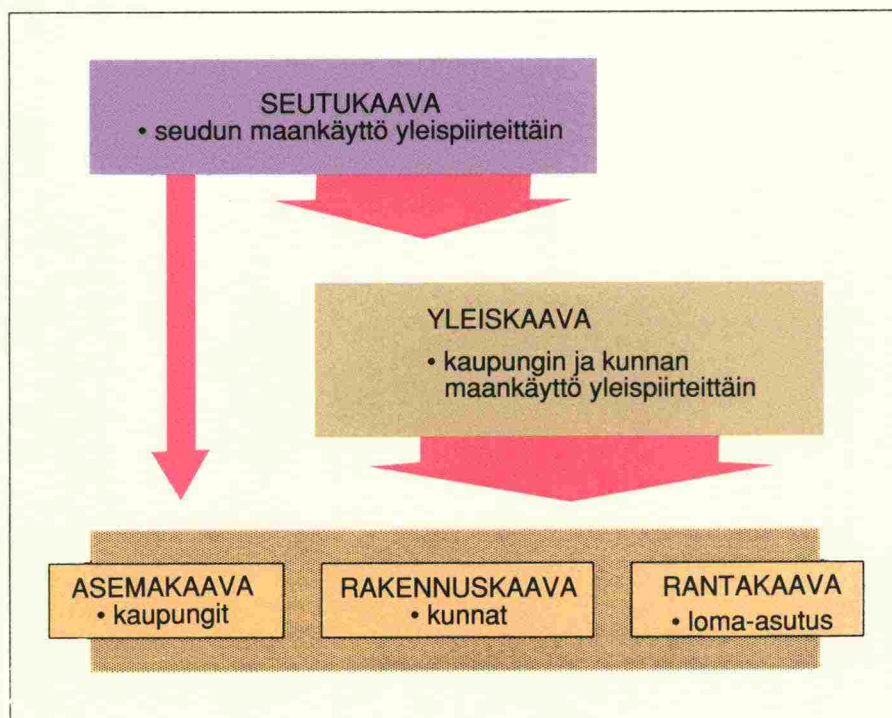
Kuva 2. Tiensuunnittelun ja yhteensovittavan yhdyskuntasuunnittelun kytkeytyminen.

1.2 KAAVOITUSJÄRJESTELMÄ

1.2.1 Rakennuslain mukainen kaavahierarkia

Maankäytön suunnittelujärjestelmä määritellään rakennuslaissa. Sen mukaan alue on kaavoitettava tai sen käyttäminen muutoin suunniteltava luonnonvarojen ja ympäristön kestävä kehitystä tukevalla tavalla rakennuslain säädösten mukaisesti. Kaavoituksen kohteena voi olla koko maakunnan alue tai yksittäinen tontti. Suunnittelun laaja-alaisuuden vuoksi kaavoitus on hajautettu ja porrastettu eri vaiheisiin. Myös yksilön oikeusturva ja osallistumismahdollisuus suunnitteluun edellyttävät kaavoituksen hierarkkisesti tarkentuvaa menettelyä. Rakennuslain mukaiset kaavamuodot ovat:

- seutukaava
- yleiskaava
- asemakaava
- rakennuskaava
- rantakaava.



Kuva 3. Rakennuslain mukainen kaavajärjestelmä.

Kaavat muodostavat hierarkkisen järjestelmän, jossa yleispiirteisempi kaava ohjaa yksityiskohtaista kaavaa. Seutukaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleis-, asema-, rakennus- ja rantakaavaa. Yleiskaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa asema-, rakennus- ja rantakaavaa. Yleispiirteisen kaavan tulisi siis edeltää yksityiskohtaisempaa kaavaa. Käytännössä kaavoitus tapahtuu usein jatkuvassa vuorovaikutuksessa eri kaavatasojen kesken.

Tietyllä alueella voi olla rakentamista ohjaavana voimassa vain yksi kaava. Esimerkiksi seutukaava ei ole voimassa vahvistetun yleis- tai yksityiskohtaisen kaavan alueella eikä yleiskaava asema-, rakennus- ja rantakaava-alueilla. Seutukaavan ohjausvaikutus tulee kuitenkin taas esille muutettaessa yleiskaavaa tai detaljikaavaa, ja vastaavasti yleiskaavan muutettaessa detaljikaavaa.

Rakentamislainsäädäntö ja kaavat noudattavat pääsääntöisesti seuraavaa pätemisjärjestystä:

1. rakennuslaki
2. rakennusasetus
3. asemakaava
rakennuskaava
rantakaava
6. vahvistettu yleis- tai osayleiskaava
7. rakennusjärjestys
8. seutukaava
9. kunnanvaltuuston hyväksymä yleiskaava tai osayleiskaava
10. muut maankäyttösuunnitelmat.

Tielain ja rakennuslain suhde

Tielain asema suhteessa rakennuslakiin käy ilmi tielain 10 §:stä sekä rakennuslain 26, 30 ja 78 §:istä. Tielain mukaan tietä ei saa tehdä siten, että hyväksytyn tai vahvistetun asema-, rakennus- tai rantakaavan toteutuminen vaikeutuu. Samoin säädetään, että tien suunnittelussa on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon myös muut alueiden käytön suunnitelmat (esim. hyväksytyt yleis- ja seutukaavat). Rakennuslain mukaan viranomaisen on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta seutukaavan tai yleiskaavan toteuttamista.

Nämä säännökset tarkoittavat käytännössä sitä, että rakennuslain mukaisessa järjestyksessä syntynyt seutu- tai yleiskaava, jota valmisteltaessa tieviranomaiset ovat voineet tuoda näkökantansa esiin, on myös tieviranomaisia velvoittava, kun on kysymys alueiden käyttöä koskevasta viranomaisen suunnittelusta ja päätöksenteosta. Rakennuslaki ei kuitenkaan velvoita tieviranomaista toteuttamaan kaavassa osoitettuja tiejärjestelyjä, vaan päätökset teiden toteuttamisesta tehdään erikseen tielainsäädännön mukaisesti.

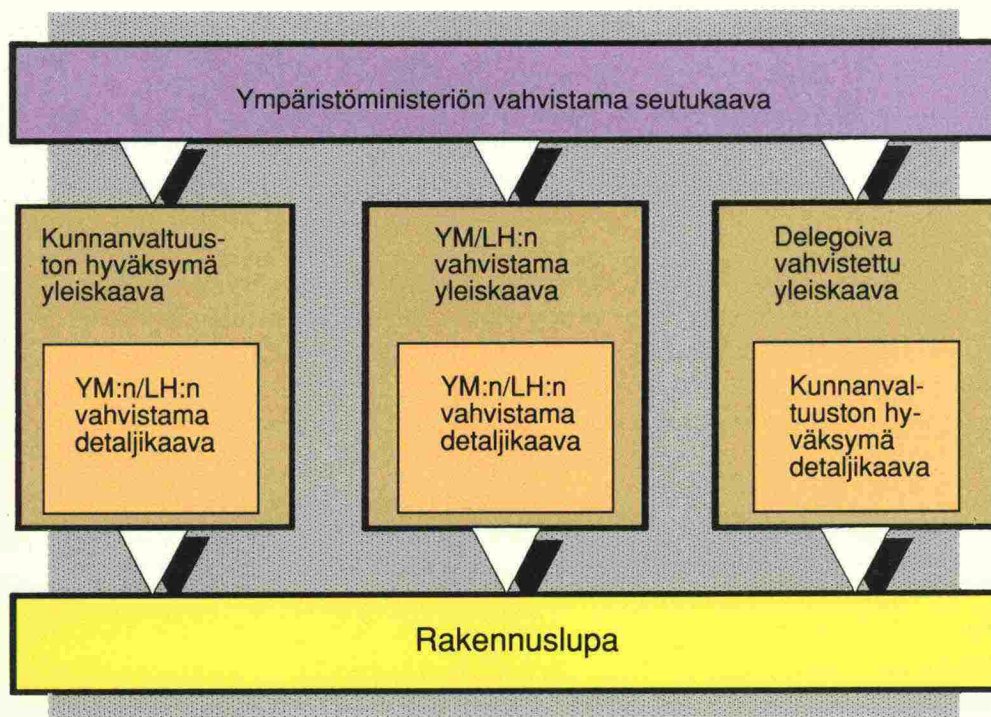
Rakennuslain 78 §:n mukaan niistä kauttakulku- tai sisääntuloliikennettä palvelevista teistä, joita tarkoitetaan rakennuslain 36 §:ssä, on voimassa, mitä on säädetty yleisistä teistä. Tämän mukaan asemakaava-alueilla voi olla yleisiä teitä ja niihin sovelletaan tielain säännöksiä.

Eri kaavamuotojen asema kaavajärjestelmässä

Ennen rakennuslain v. 1990 tapahtunutta uudistamista on painopiste kaavoituksessa ollut yksityiskohtaisissa kaavoissa. Yleispiirteisen kaavoituksen (seutu- ja yleiskaavat) merkitys on rakennuslain uudistuksen myötä kuitenkin kasvamassa. Uusittu rakennuslaki antaa edellytykset yleiskaavan aseman muodostumiselle kaavoitusjärjestelmässä yhä keskeisemmäksi ns. delegointiyleiskaavan myötä, jolla kuntien päätösvaltaa kaavoituskysymyksissä voidaan lisätä. Kunnilla on mahdollisuus käyttää yleiskaavaa asema- ja rakennuskaavoitettaviksi tarkoitetuilla alueilla kolmella eri tavalla. Kunta voi käyttää:

1. hyväksyttyä yleiskaavaa ja vahvistettua detaljikaavaa
2. vahvistettua yleiskaavaa ja vahvistettua detaljikaavaa
3. delegeoivaa vahvistettua yleiskaavaa ja hyväksyttyä detaljikaavaa.

Myös seutukaavoituksen merkityksen arvioidaan korostuvan kuntien välisen yhteistyötarpeen lisääntyessä, aluerakenteen muuttuessa ja laaja-alaisen ympäristökysymysten noustessa entistä tärkeämmäksi.



Kuva 4. Eri kaavamuotojen asema rakentamisen ohjausjärjestelmässä.

1.2.2 Seutukaavoitus

Seutukaavoituksesta vastaava kuntainliitto

Kuntien on huolehdittava seutukaavan laatimisesta ja muista seutukaavoitukseen kuuluvista tehtävistä jäsenenä seutukaavoitusta varten perustetuissa kuntainliitoissa (*seutukaavaliitto*) tai muussa vapaaehtoisessa kuntainliitossa. Seutukaavan laatiminen on siis pakollista. Rakennuslakiin v. 1990 tulleen muutoksen perusteella seutukaavoituksesta voi huolehtia muukin kuntainliitto kuin seutukaavaliitto. Tämän mukaisesti ovat seutukaavaliitot ja maakuntaliitot yhdistymässä koko maassa ja seutukaavoitus on siirtymässä uuden kuntainliiton hoidettavaksi.

Seutusuunnittelu/maakunnan kehittämissuunnittelu

Seutukaavoitusjärjestelmä käsittää koko seutukaava-aluetta koskevan laaja-alaisen kehittämissuunnittelun sekä varsinaisen seutukaavan laatimisen. Tätä seutukaava-aluetta koskevaa toiminnallista suunnittelua kutsutaan yleensä seutusuunnitteluksi tai maakunnan kehittämissuunnitteluksi. Tämä suunnittelu edustaa laaja-alaista yhdyskuntasuunnittelua väliportaan tasolla.

Seutusuunnitelma/maakuntasuunnitelma on koko seutukaava-alueen käsittävä pitkän aikavälin kehittämissuunnitelma. Seutusuunnitelmassa osoitetaan seutukaava-alueen (yleensä maakunnan) kehittämissuunnitelmat sekä niitä toteuttavat aluerakenteen ja tarpeen vaatiessa myös alueiden käytön pääperiaatteet. Siinä on yhteensovitettu kuntien, eri viranomaisten ja muiden yhteisöjen näkemys maakunnan kehittämisestä.

Seutusuunnitelma/maakuntasuunnitelma laaditaan yleensä kerran valtuustokaudessa eli neljän vuoden välein. Sen aikatahtain ulottuu 10–30 vuoden päähän. Suunnitelman sisällöllinen painopiste vaihtelee tarpeiden mukaan eri alueilla ja eri suunnittelukierroksilla. Seutusuunnitelman hyväksyy seutukaavaliiton tai vastaavan kuntainliiton liittovaltuusto. Seutusuunnitelmaa/maakuntasuunnitelmaa ei alisteta vahvistettavaksi. Sillä ei siten ole oikeusvaikutuksia.

Rakennusasetuksen 18 §:n mukaan seutukaavan selostuksessa on esitettävä selvitys kaavan niveltymisestä alueeseen kohdistuvaan toiminnalliseen suunnitteluun sekä osasuunnitelman sopeutumisesta koko seutukaavaan. Tällaisena toiminnallisena suunnitelmana ja kokonaissuunnitelmana pidetään seutusuunnitelmaa/maakuntasuunnitelmaa.

Seutukaava

Seutukaava toimii ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja, ellei alueella ole vahvistettua yleiskaavaa, myös laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa, rakennuskaavaa ja rantakaavaa. Se on ainut ylikunnallinen, eli useaa kuntaa koskeva kaavamuoto. Seutukaavoituksen perustehtävä on seudun kehityksen kannalta keskeisten pitkän aikavälin aluevarausten osoittaminen sekä paikallisten, seudullisten ja valtakunnallisten alueiden käyttöintressien yhteensovittaminen.

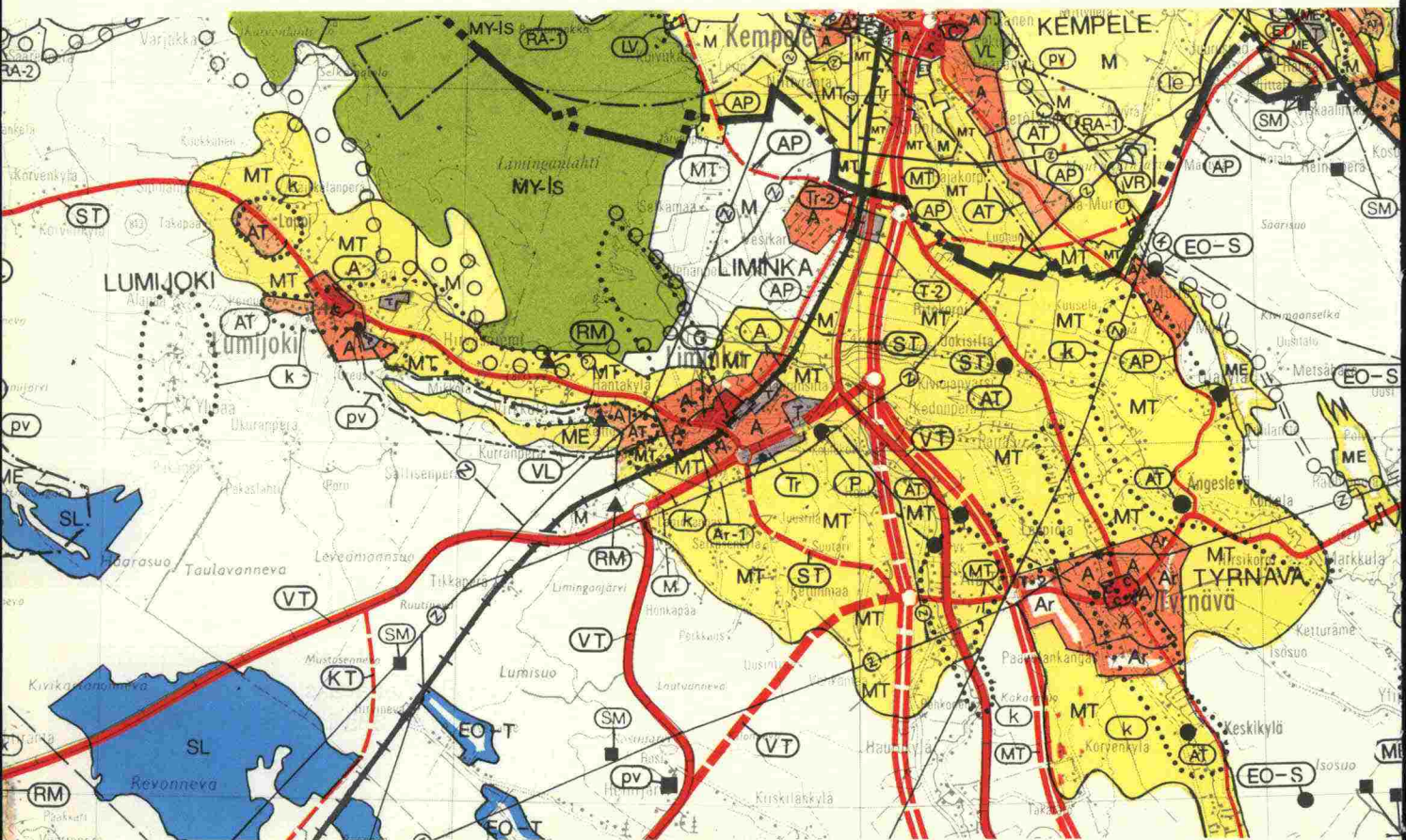
Seutukaavoja on laadittu vaiheittain ympäristöministeriön antamien ohjeiden mukaisesti. Seutukaavojen laatiminen käynnistyi 1970-luvun alussa virkistys- ja suojelualueiden seutukaavoista ja on edennyt vaiheittain siten, että 1990-luvun alussa on voimassa vahvistetut seutukaavat koko maasta tärkeimpien ylikunnallista ohjausta edellyttävien alueiden osalta.

Seutukaavoituksessa ollaan siirtymässä kaavojen ylläpitovaiheeseen. Uusien seutukaavojen painopistealoja tulevat olemaan:

- aluerakenteen muutosten kannalta keskeisimpien ylikunnallisten alueiden selvittäminen, mm. maakuntakeskusten lähivyöhykkeet
- erilaisten aluerakenteellisten vyöhykkeiden merkitys kuntien kehityksessä, mm. pääteiden ja pääratojen varret
- kestävän kehityksen periaatteen soveltaminen seutukaavoitukseen
- kansainvälistymisen aiheuttamien vaatimusten huomioon ottaminen esim. liikennejärjestelmien kehityksessä
- seudullisten tai valtakunnallisten hankkeiden ympäristövaikutusten selvittäminen.

Seutukaava sisältää seutukaavakartan merkintöjen selityksineen ja seutukaavamääräyksineen sekä seutukaavaselistuksen. Seutukaavan yleispiirteisyyttä kuvaa sen mittakaava, joka on yleensä 1 : 100 000 tai 1 : 200 000.

Kuva 5. Esimerkki seutukaavasta.



1.2.3 Yleiskaavoitus

Yleiskaavan tehtävä ja sisältö

Yleiskaava laaditaan kunnan yksityiskohtaisen kaavoituksen tai rakentamisen perustaksi. Se sisältää pääpiirteet alueiden käyttämisestä eri tarkoituksiin kunnassa tai sen osassa. Yleiskaava on ohjeena yksityiskohtaisille kaavoille. Kaupungissa yleiskaavan laatiminen on pakollista. Muissa kunnissa se on laadittava tarpeen mukaan.

Yleiskaavaa voidaan käyttää mm.

- koko kunnan yleispiirteisenä aluerakenteen ja maankäytön suunnitelmana (*kokonaisy-leiskaava*)
- kunnan osa-alueen, kuten taajaman, melko yksityiskohtaisena rakentamisen ohjausvälineenä (*osayleiskaava*)
- erityisongelmien, kuten loma-asutuksen tai suurten hankkeiden, maankäytöllisenä ratkaisukeinona (*osayleiskaava*).

Kokonaisyleiskaavan tehtävänä on ensisijaisesti kuvastaa kunnan kehittämisen yleisiä aluerakenteellisia ja maankäytöllisiä suuntaviivoja. Samalla se toimii kunnan maankäytön suunnittelun ja valtion sektoriviranomaisten toiminnallisen suunnittelun yhteensovittamisvälineenä. Koko kunnan yleiskaava laaditaan yleensä mittakaavassa 1 : 10 000 – 1 : 20 000.

Osayleiskaava

Osayleiskaavan käyttö yleiskaavoituksen välineenä on muodostunut kunnan kokonaisyleiskaavaa yleisemmäksi. Se koskee yleensä tiettyä kunnan osaa, esimerkiksi taajamaa tai ranta-aluetta. Vahvistetun osayleiskaavan pohjalta voidaan laatia esim. korttelikohtainen asemakaava siinä vaiheessa, kun toteutettavan hankkeen yksityiskohdat tunnetaan. Sekä osayleiskaava että kokonaisyleiskaava on laadittava rakennuslain mukaisessa järjestyksessä ollakseen rakennuslain tarkoittama yleiskaava. Osayleiskaavassa täsmennetään kunnan kokonaisyleiskaavan tai seutukaavan tavoitteita ja maankäyttöä. Osayleiskaava laaditaan yleensä mittakaavassa 1 : 4 000 – 1 : 10 000.

Osayleiskaava erityisongelmien ratkaisussa

Rakennuslaki antaa väljät mahdollisuudet yleiskaavan käyttöön eri tarkoituksiin, joten yleiskaava soveltuu hyvin alueiden käyttöä koskevien erityisongelmien ratkaisemiseksi. Selvitettäviä erikoiskohteita voivat olla mm. suuret rakennushankkeet, kuten päätiet tai matkailuhankkeet, sekä suojelu- ja virkistysalueiden varaaminen. Osayleiskaavalla osoitetaan tällaisessakin käytössä alueen kokonaismaankäyttö. Esimerkiksi tiehankkeen tilavaraus voidaan varmistaa melko yksityiskohtaisesti jo tien yleissuunnitteluvaiheessa vahvistettavan osayleiskaavan avulla. Näitä kaavoja kutsutaan myös ns. hankeyleiskaavoiksi.

Delegointiyleiskaava

Vuonna 1990 rakennuslakiin tulleen muutoksen mukaan vahvistetun yleiskaavan alueella ei asema- tai rakennuskaavaa tarvitse alistaa vahvistettavaksi, mikäli yleiskaavan vahvistamisen yhteydessä on näin päätetty (RakL 29, 38a ja 97a §). Tällaista yleiskaavaa kutsutaan delegointiyleiskaavaksi.

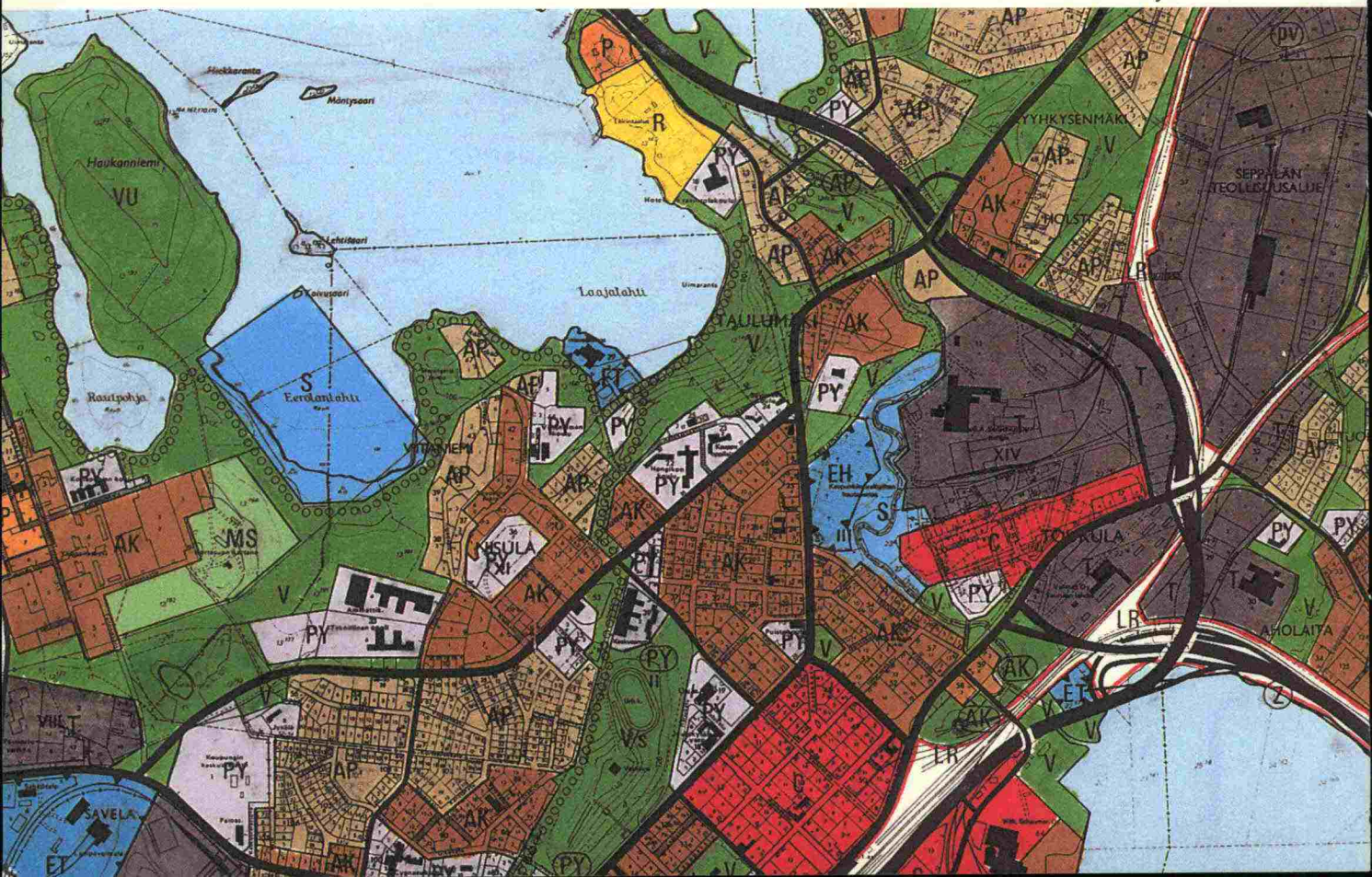
Delegointikaavalta edellytetään riittävää laatutasoa ja yleiset intressit turvaavaa sisältötarkkuutta. Kaavan laatimiselle on ympäristöministeriö asettanut sisällölliset laatuvaatimukset (YM, kaav. ja rak.os: *Vahvistetun yleiskaavan uudet laatuvaatimukset, Opas 1/1990*). Yleiskaavan vahvistava viranomainen (YM/LH) valvoo, että kaavassa on otettu huomioon erityisesti valtakunnalliset ja seudulliset näkökohdat ja kestävän kehityksen periaate. Jos maankäyttöratkaisut on tehty jo seutukaavassa, kohdistuu valvontatarve yleensä vain vahvistetun seutukaavan noudattamiseen.

Harkitessaan, voidaanko delegointi suorittaa, yleiskaavan vahvistaja kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

- valtakunnallisten ja seudullisten suojelutavoitteiden toteutumisen turvaaminen
- valtakunnallisten ja seudullisten verkkojen toteutusedellytysten turvaaminen osoittamalla tarpeelliset tilavaraukset mm. valtakunnallisille ja seudullisille teille
- sellaisten hankkeiden sijoittamisedellytysten turvaaminen, joilla on merkittäviä ympäristövaikutuksia
- yhdyskuntarakenteelliset ratkaisut, joilla on seudullisia vaikutuksia.

Delegointiyleiskaava edellyttää sekä kuntien että valtion viranomaisten puolelta tapahtuvan liikennesuunnittelun tehostamista ja kytkemistä aiempaa selvemmin kaavoituksen yhteyteen (*parlamentaarinen liikennekomitea*). Yleiskaavan liikenne ratkaisujen tulisi perustua tieverkkosuunnitelmaan ja/tai tien yleissuunnitelmaan. Delegointiyleiskaavassa tulisi ratkaista kaikki yleisten teiden liittymäjärjestelyt detaljikaavojen liikennealueiden hyväksymistä varten.

Kuva 6. Esimerkki yleiskaavasta.



Yleiskaavan liittyminen kunnan muuhun suunnitteluun

Kunnallislain mukaan kunnalla on oltava kunnanvaltuuston ohjeellisena hyväksymä kuntasuunnitelma. Kuntasuunnitelma koskee kunnan olojen kehittämistä, hallinnon ja talouden hoitamista sekä toimintojen sijoittamista vähintään viiden vuoden aikavälille. Kuntasuunnitelma tarkistetaan valtuustokausittain kerran neljässä vuodessa.

Kuntasuunnitelma edustaa kokonaisvaltaista yhdyskuntasuunnittelua kuntatasolla. Kuntasuunnitelmassa esitetään mm. kunnan maankäytölliset tavoitteet. Kuntasuunnittelu ja yleiskaavoitus liittyvät siten läheisesti toisiinsa. Myös kunnan sektorisuunnittelun, kuten liikenteen suunnittelun, tulisi kunnan suunnittelujärjestelmän mukaisesti saada tavoitteensa kuntasuunnitelmasta.

Erällä suurimmilla kaupunkiseuduilla kunnat ovat harjoittaneet yleiskaavallista yhteistyötä ympäristöministeriön antamien aluekohtaisten ohjeiden perusteella. Yhteistyön tehtävänä on mm. yleiskaavoituksen seuranta ja aktivointi, suunnitteluperusteiden vertailu kuntien välillä ja yhteensovitus seutukaavoituksen kanssa.

Yleisten teiden suunnittelun kannalta yleiskaavallisena yhteistyönä tulisi laatia yhteisiä tieverkko-suunnitelmia alueilla, joissa taajama on kahden tai useamman kunnan alueella. Myös suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämissuunnittelussa yleiskaavallinen yhteistyö voi olla tarpeen.

1.2.4 Yksityiskohtaiset kaavat

Asemakaava

Kaupungin yksityiskohtaista järjestämistä ja rakentamista varten on laadittava asemakaava. Asemakaavan laatimisvelvollisuus syntyy, kun taaja-asutus kehittyy alueella ja maata tarvitaan asutusta varten. Myös muihin kuin kaupunkikuntiin voidaan laatia asemakaava. Asemakaavassa osoitetaan eri tarkoituksiin käytettävien alueiden rajat ja käyttötarkoitus.

Ohjeena asemakaavan laatimiselle ovat yleispiirteiset kaavat: seutukaava ja yleiskaava. Asemakaavan sisällön kannalta keskeisiä laatimisperiaatteita ovat mm:

- alueiden tarkoituksenmukainen käyttö paikallisten olosuhteiden mukaan
- yhtenäinen ja hyvä rakennustapa
- terveellisyys
- paloturvallisuus
- liikenteen vaatimukset
- esteettisyyden ja viihtyisyyden vaatimukset
- taloudellisuus
- virkistystarpeiden huomioon otto
- rakennetun ympäristön arvojen säilyttäminen
- maanomistuksen huomioon ottaminen muiden vaatimusten mahdollistamassa määrin.

Asemakaavassa voidaan osoittaa alueita seuraavia tarkoituksia varten:

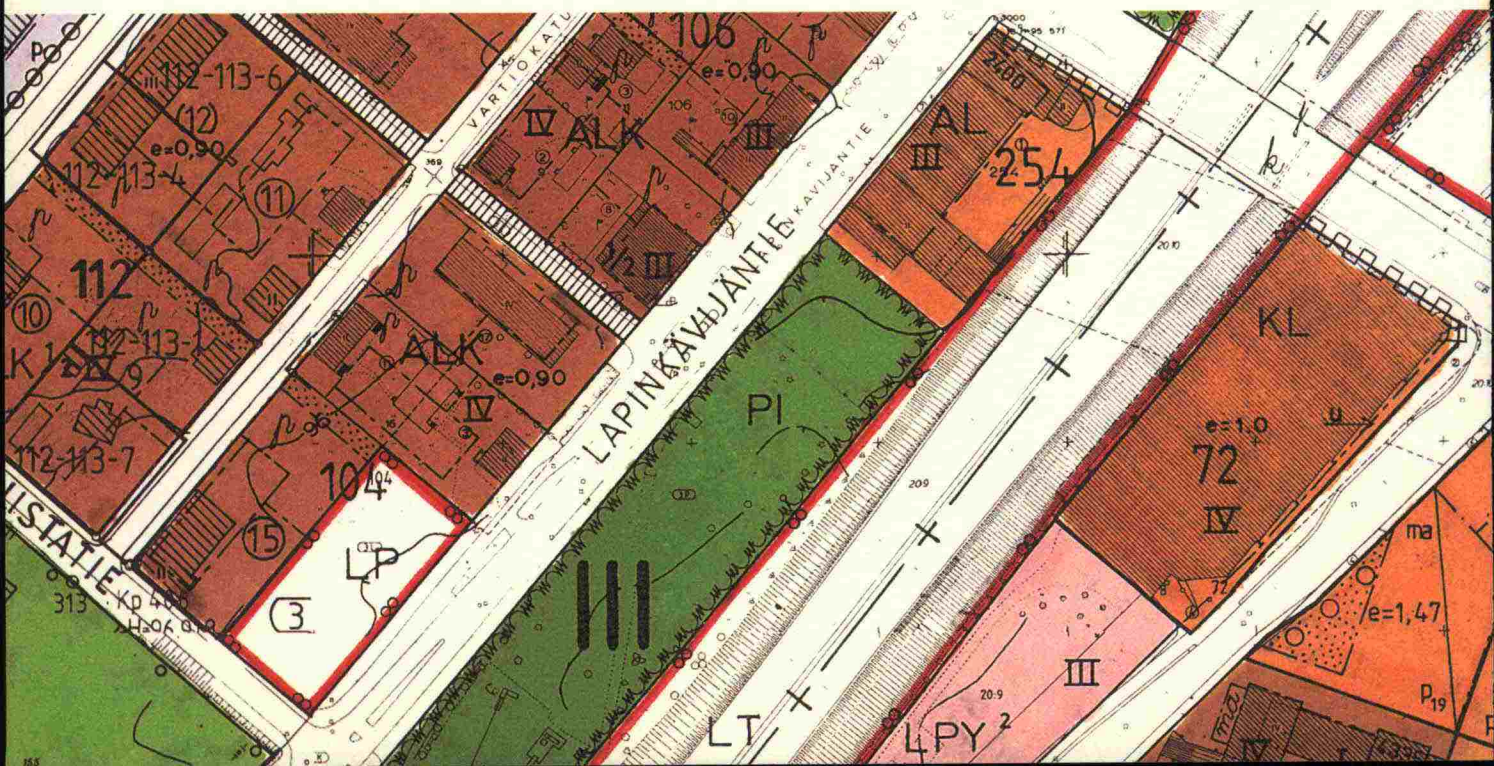
- rakennuskorttelit (asuminen ja muu rakennustoiminta)
- katualue (kadut ja muut yleiset liikenneväylät)
- torit ja katuaukiot
- virkistysalueet (puistot, urheilualueet jne.)
- liikennealueet (liikenneväylät, terminaalialueet, pysäköintipaikat)
- vaara-alueet
- erityisalueet
- vesialueet.

Muihin tarkoituksiin ei alueita asemakaavassa voida osoittaa. Esimerkiksi maa- ja metsätalousalueita ei asemakaavassa varata. Liikenteen osalta rakennuslaissa ja -asetuksessa mainitaan, että on kiinnitettävä huomiota erityisesti seuraaviin seikkoihin:

- Yleisen tien välittömänä jatkeena oleville kauttakulku- ja sisään tuloteille on varattava liikennealueet eräin edellytyksin.
- Tarkoitustaan vastaavien liikenneväylien tulee yhdistää kaupungin eri osat toisiinsa ja kaupungin naapurikuntiin; kaukoliikenteen tarpeet on myös otettava huomioon.
- Tavara- ja matkustajaliikenteen vaatimukset on tarpeen mukaan otettava huomioon.
- Kadut ja tiet on tehtävä liikenteen tarpeita vastaaviksi ja liikenneturvallisuutta edistäviksi; katu on yhdistettävä muuhun liikenneväylään liikenteen kannalta tarkoituksenmukaisesti; liikenteen suunnittelussa on otettava huomioon myös liikenteen kehitys.
- Rakennukset on sijoitettava niin, etteivät ne vaaranna liikenneturvallisuutta.
- Yleisiä pysäköintipaikkoja tulee olla riittävästi.

Asemakaavaan kuuluu asemakaavakartta merkintöjen selityksineen ja mahdollisine asemakaavamääräyksineen sekä kaavaselostus. Asemakaavat laaditaan yleensä mittakaavaan 1 : 2000 tai 1 : 1000. Kaava-asiakirjoihin sisällytetään myös havainnekuva kaavoitetusta alueesta.

Kuva 7. Esimerkki asemakaavasta.



Rakennuskaava

Rakennuskaava on asemakaavaa vastaava kaavamuoto muissa kuin kaupunkikunnissa. Sen sisältövaatimukset ovat kuitenkin asemakaavaan verrattuna lievemmat. Rakennuskaava on mahdollista laatia myös sellaisiin kaupunkikuntiin, jotka uuden kunnallislain tullessa voimaan (1.1.1977) olivat maalaiskuntia. Jos ennen v. 1977 perustettujen kaupunkien alueilla on kuntamuodon muutoksen tai kuntaliitosten vuoksi voimassa olevia rakennuskaavoja, on niitä edelleen noudatettava. Rakennuskaavoja ei voida tällaisissa kaupungeissa kuitenkaan muuttaa, vaan niiden tilalle on laadittava asemakaava.

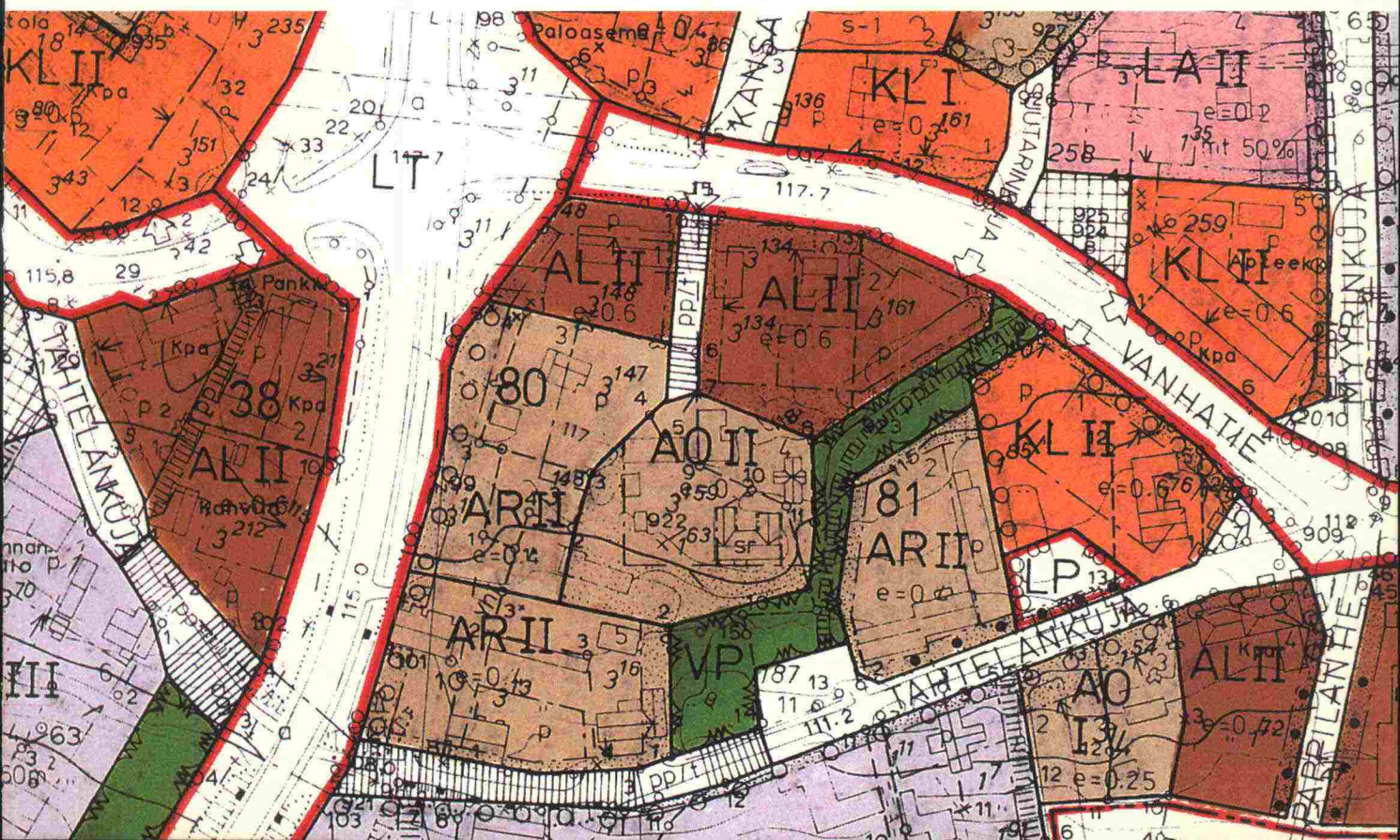
Kunnan taaja-asutusta ja muuta sellaista aluetta varten, jonka rakentamisen ja muun maankäytön yksityiskohtainen järjestäminen on tarpeellista, on kunnan toimesta sitä mukaa kuin kehitys vaatii, laadittava rakennuskaava. Rakennuskaavalla voidaan määrätä alueita seuraavia käyttötarkoituksia varten:

- rakennusmaa
- liikenneväylät
- muut yleiset alueet
- maa- ja metsätalousmaa erityisistä syistä.

Rakennuskaava ja asemakaava ovat esittämistapansa puolesta lähentyneet jatkuvasti toisiaan. Yleisten teiden kannalta asema- ja rakennuskaavoilla on kuitenkin selvä ero. Kun rakennuskaavaan voidaan sisällyttää kaikki yleiset tiet liikennealuemerkinnöillä, voidaan asemakaavaan sisällyttää vain kauttakulku- tai sisääntuloliikenteen teitä.

Rakennuskaavaan kuuluu kaavakartta merkintöjen selityksineen ja mahdollisine kaavamääräyksineen sekä kaavaselostus. Rakennuskaavat laaditaan yleensä mittakaavaan 1 : 2000. Kaava-asiakirjoihin sisällytetään myös havainnekuva.

Kuva 8. Esimerkki rakennuskaavasta.



Rantakaava

Rakennuslaissa todetaan rantakaavan tarpeellisuudesta seuraavaa: "Milloin meren tai vesistön rannalla olevan alueen rakentamisen ja muun käytön suunnitteleminen pääasiassa loma-asutuksen järjestämisestä varten on tarpeen sen johdosta, että alueella on alettu myydä, vuokrata tai ositella maata tällaista asutusta varten taikka alueella muutoin on odotettavissa maankäytön järjestämisestä edellyttävän loma-asutuksen muodostumista, eikä asema- tai rakennuskaavaa ole pidettävä tarpeellisena, on alueelle laadittava rantakaava."

Rantakaavan tarpeellisuuden tutkiminen tulee yleensä esille rakennusluvan käsittelyn yhteydessä. Rakennuslupaviranomainen harkitsee em. lainkohdan perusteella luvan myöntämisedellytyksiä. Mikäli syntyy epätietoisuutta rantakaavan tarpeellisuudesta, on asian käsittely siirrettävä kaavan vahvistajan (LH/YM) käsiteltäväksi, joka tekee ns. rantakaavan tarpeellisuuspäätöksen.

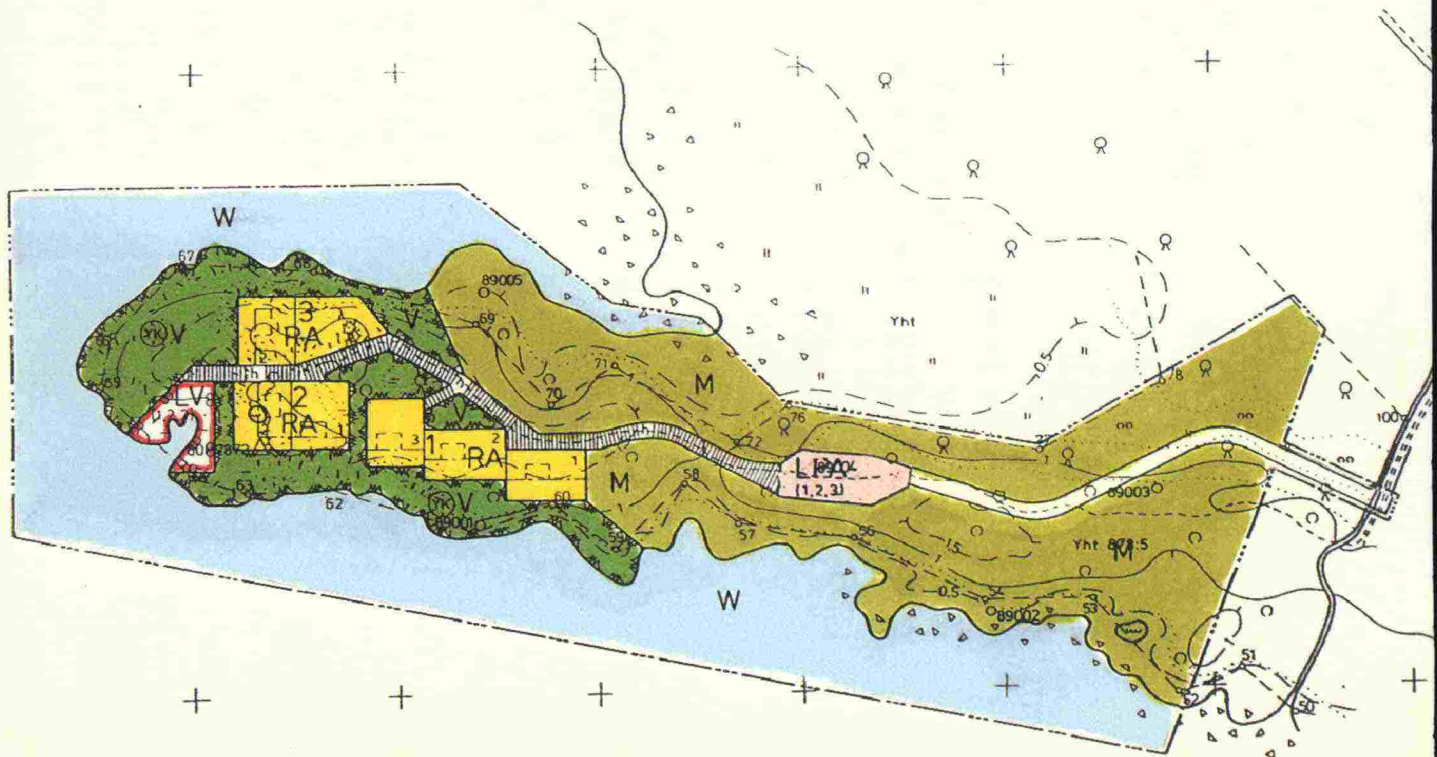
Rantakaavan laatiminen on kaavoitettavan alueen omistajan tai omistajien asia. Myös kunta voi maanomistajien esityksestä ja kustannuksella laatia rantakaavan.

Rantakaavassa varataan alueita seuraaviin tarkoituksiin:

- rakennusmaa
- yhteiskäyttöalue (uimapaidat, tiet jne.)
- yleiset alueet tarpeen mukaan
- maa- ja metsätalousalueet, ellei maanomistaja sitä vastusta.

Rantakaavaan kuuluu kaavakartta merkintöjen selityksineen ja kaavaselostus sekä mahdolliset kaavamääräykset. Rantakaava laaditaan yleensä mittakaavaan 1 : 2000 tai 1 : 4000. Rantakaavaan voidaan sisällyttää kaikki yleiset tiet liikennealuemerkinnöillä kuten rakennuskaavaankin.

Kuva 9. Esimerkki rantakaavasta.



1.2.5 Muut rakentamista koskevat asiakirjat ja suunnitelmat

Rakennusjärjestys

Kunnassa on oltava rakennusjärjestys. Se ohjaa yksityiskohtaista rakentamista erityisesti kaavoitettujen alueiden ulkopuolella. Siinä annetaan ohjeita mm. haja-asutusalueiden rakennuspaikkojen koosta, asuntojen lukumäärästä ja rakentamistavasta. Detaljakaavoitetuilla alueilla rakennusjärjestyksen määräyksiä noudatetaan vain niiltä osin, kun asioista ei kaavassa ole määräyksiä. Myös vahvistetun yleiskaavan määräystä on noudatettava ennen rakennusjärjestyksen määräystä. Rakennusjärjestyksessä voidaan määrätä eräiden toimenpidelupien soveltamisesta koskien esimerkiksi siltoja ja melusteita (RakA 50 §).

Poikkeusluvut

Taaja-asutukseen saadaan käyttää vain sellaista aluetta, jolle on vahvistettu asema-kaava, rakennuskaava tai rantakaava (RakL 5 §). Tämän ns. taaja-asutuskiellon lisäksi alueella voi olla voimassa rakennuskielto kaavan laatimisen johdosta. Rakennuslain, kaavojen, rakennuskiellon ja rakennusjärjestyksen määräyksistä tai ranta-alueilla rantakaavallisen suunnittelun tarpeesta voidaan poiketa poikkeusluvalla. Poikkeusluvan myöntää yleensä lääninhallitus. Kuitenkin niissä kaupungeissa, joissa ympäristöministeriö vahvistaa kaavat, se myöntää poikkeusluvatkin. Eräissä tapauksissa poikkeusluvat voi myöntää myös kunnanhallitus. Taaja-asutuskiellosta on mahdollisuus poiketa myös alueellisilla poikkeusluvilla. Ne koskevat laajempaa aluetta kuin yhtä rakennuspaikkaa. Niiden myöntäminen edellyttää yleispiirteistä maankäyttösuunnitelmaa.

Muut alueiden käyttösuunnitelmat

Muita alueiden käyttösuunnitelmia ovat mm. kyläsuunnitelmat, kaavarungot, runkokaavat, maankäytön yleissuunnitelmat ja palstoitussuunnitelmat. Näistä ei voida käyttää kaava-nimitystä, koska niitä ei ole laadittu noudattaen rakennuslain määräyksiä kaavan sisällöstä tai käsittelytavasta. Näillä suunnitelmilla ei ole oikeudellista asemaa alueiden käytön suunnittelujärjestelmässä. Kaavojen laatimismenettelystä poikkeavia alueiden käyttösuunnitelmia on usein laadittu, jotta voitaisiin helpottaa poikkeuslupien saamista taaja-asutuskiellosta.

1.2.6 Kaavaselostus ja kaavamääräykset

Kaavaselostus

Kaavaselostus on oleellinen osa kaava-asiakirjoja. Kaavaselostus sisältää kaavan perustelut ja tarpeelliset selvitykset. Kaavaselostusta ei vahvisteta kaavan vahvistamisen yhteydessä, joten sillä ei ole sitovia oikeusvaikutuksia. Kaavaselostus on tarkoitettu helpottamaan kaavan sisällön ymmärtämistä kaavan eri käsittelyvaiheissa mm. kunnallisissa päätöksentekoeleimissä sekä annettaessa kaavasta lausuntoja ja sitä vahvistettaessa. Tästä syystä selostus pyritään laatimaan helposti ymmärrettäväksi ja havainnolliseksi. Kaavaselostuksella on myös merkitystä tulkittaessa voimassa olevaa kaavaa.

Yleisten teiden kannalta on tärkeää, että kaavaselostuksesta selviävät tieliikenteen aluevarausten perustelut ja erityisesti kaavaratkaisujen vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Lisäksi kaavaselostuksessa tulisi mainita, onko kaavan yhteydessä laadittu erillisiä liikennesuunnitelmia ja selostaa niiden keskeinen sisältö. Ellei liikenneselvityksiä ole tehty, tulisi kaavaselostuksessa esittää yleisiä teitä koskevat aluevarausperustelut mahdollisimman yksityiskohtaisesti.

Seutukaavan ja yleiskaavan kaavaselostuksesta tulisi käydä ilmi yleisten teiden osalta ainakin:

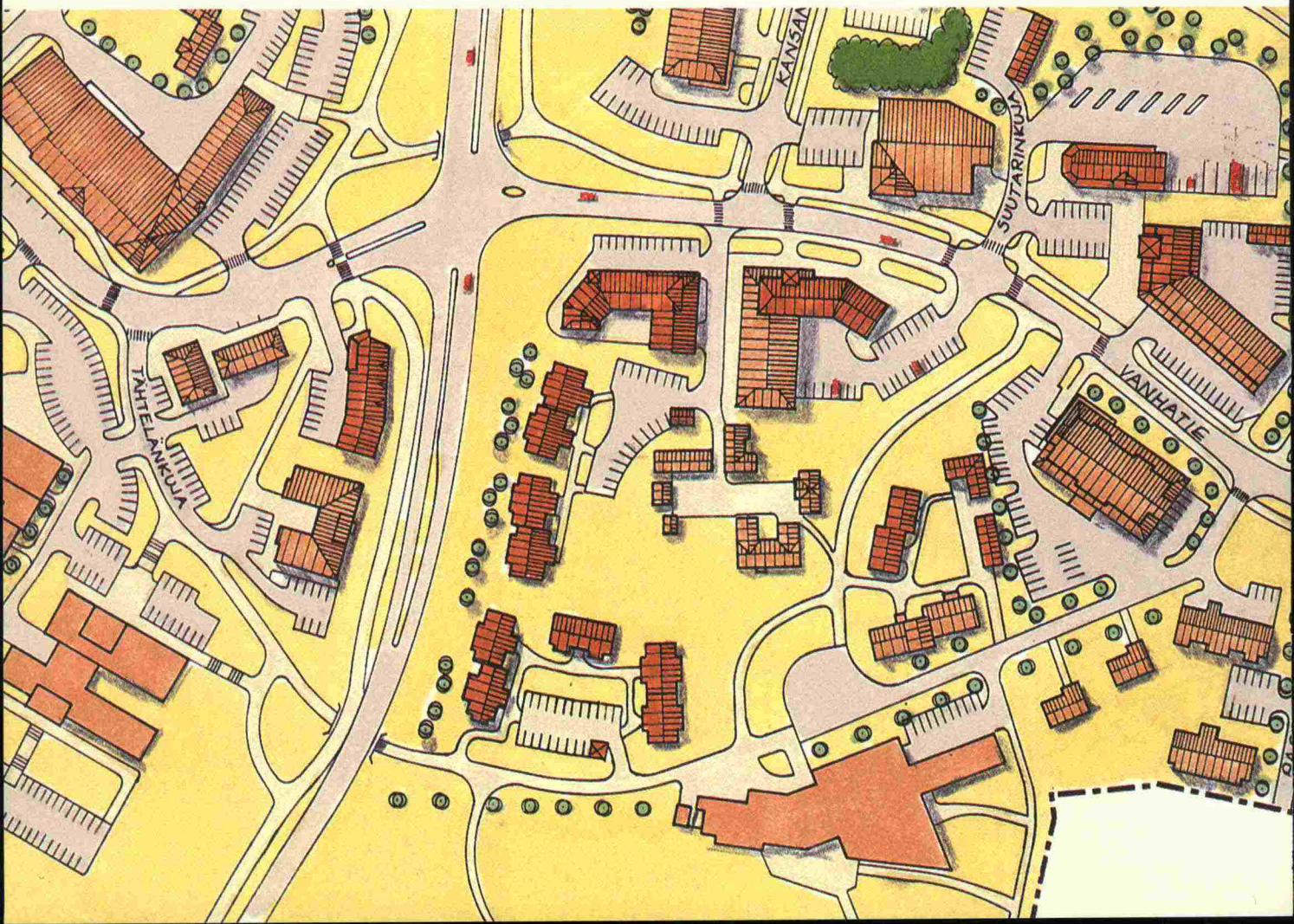
- liikennejärjestelmän yleiskuvaus
- ratkaisujen perustana olevat suunnitelmat ja selvitykset
- maankäytön ja liikenteen mitoituserusteet
- tieverkon toiminnallinen luokittelu ja siihen liittyvät keskeiset ratkaisut
- uusien tiehankkeiden perustelut
- kehittämishankkeiden toteuttamistarkastelu.

Edellisten lisäksi tulisi yleiskaavan selostuksessa käsitellä vielä:

- kevytliikenteen verkko ja siihen liittyvät ratkaisuperiaatteet
- joukkoliikenteen verkko ja toimintaperiaate
- vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet.

Kaavaselostukseen voidaan liittää erikoissuunnitelmia ja -selvityksiä. Nämä voivat koskea mm. liikenneratkaisuja. Lisäksi pidetään tärkeänä kaavan havainnollistamista havainnepiirroksilla eli illustraatiokuvilla.

Kuva 10. Esimerkki kaavan havainnepiirroksesta.



Kaavamääräykset

Kaavoissa alueiden käyttötarkoitus ilmaistaan ensisijaisesti kaavamerkinnoilla. Merkintöjen lisäksi sisältyy kaavoihin yleensä merkintöjä täsmentäviä kaavamääräyksiä. Määräyksillä voidaan lieventää tai tehostaa kaavamerkinnän vaikutusta tai määritellä tarkemmin sen tarkoitusta. Kaavamääräykset vahvistetaan kaavan yhteydessä.

Kaavamääräykset ovat julkisoikeudellisia määräyksiä, joilla säännellään julkisen vallan ja yksityisten välisiä oikeussuhteita. Kaavamääräys ei saa olla ristiriidassa lain, asetuksen tai muun ylemmänasteisen säännöksen kanssa, eikä sillä tule toistaa lakitekstiä. Määräyksen on perustuttava rakennuslakiin.

Kaavamääräys palvelee kaavan tarkoituseriä alueiden käytön ja rakentamisen ohjaamiseksi. Määräyksen on siten liityttävä rakentamiseen tai rakennuspaikan käyttämiseen. Toiminnallisia kaavamääräyksiä ei kaavassa voida antaa. Niinpä esimerkiksi liikenteen nopeusrajoituksia ei kaavalla voida säädellä. Kaava tosin antaa lähtökohtia ja puitteita toiminnallisille ratkaisuille esimerkiksi väylien luokituksella tai määräämällä jokin katu hidaskaduksi.

Kaavamääräykset ilmaistaan tekstein merkintöjen selityksen yhteydessä ja usein lisäksi kaavaselostuksessa. Määräys voi olla kohdennettu tiettyyn kaavamerkintään koko kaava-alueella tai rajattu koskemaan vain määrättyä aluetta.

Kaavamääräysten lisäksi voidaan seutukaavoissa ja yleiskaavoissa antaa vastaavansisältöisiä kaavasuosituksia. Ne eivät ole oikeudellisesti sitovia.

Liikennealueisiin sisällytettävistä kaavamääräyksistä tulisi aina neuvotella tieviranomaisten kanssa, jotta määräysten toteuttamismahdollisuudet voitaisiin selvittää jo etukäteen. Periaatteena tulisi olla, ettei teknisiä ratkaisuja määriteltäisi kaavoissa liian pitkälle, sillä ne saattavat muuttua suunnittelun edetessä.

Liikenneväylien aluevarauksia koskevat kaavamääräykset yleispiirteisissä kaavoissa

Seutukaavoissa ja yleiskaavoissa liikenneväyliin kohdistuvia kaavamääräyksiä on käytetty melko vähän. Näissä yleispiirteisissä kaavoissa kaavamääräykset ovat usein käyttökelpoinen tapa ohjata yleisten teiden lähialueiden rakentamista ja maankäyttöä. Kaavamääräyksellä voidaan mm. rajoittaa melualueelle rakentamista tai liittymävälejä. Seuraavassa on eräitä esimerkkejä kaavamääräyksistä.

Suunnittelu- ja rakentamissuositus:

Alueen käyttöönotto ja rakentaminen edellyttää taajaman sisäisen, päätiestä erillisen, ajoneuvoliikenteen väylän toteuttamista.

Kaavamääräys:



Merkinnällä osoitetulla alueella rakennuslain 4 §:n mukaista taaja-asutusta ei saa muodostaa ennen vuotta 1995.

Suunnittelu- ja rakentamismääräys:

Asutuksen suunnittelemisesta ja rakentamisesta 50 metriä lähemmäksi tien keskiviivaa tulee pidättäytyä.

Suunnittelumääräys:

Seututien liittymäväli on vähintään 200 m. Kevytliikenne on erotettava ajoneuvoliikenteestä taajamassa.

Yleispiirteisten kaavojen selkeys maanomistajaa kohden edellyttää, että rakentamista rajoittava kaavamääräys tulisi antaa mieluummin sille maankäyttöluokalle, jota rajoitus koskee, eikä tielle. Lisäksi on muistettava, että tällainen määräys on aina ehdollinen, jos on kyse haja-asutuksesta, ja edellyttää maanomistajalle aiheutuvan huomattavan haitan tapauksissa varautumista korvauksen maksamiseen. Jos määräys halutaan ehdottomaksi, se tulisi antaa RakL 31 §:n nojalla.

Liikenneväylien aluevarauksia koskevat kaavamääräykset detaljikaavoissa

Asemakaavan tai rakennuskaavan vahvistus ei koske liikennealueen sisäistä järjestelyä, ellei siitä ole kaavamääräystä. Liikennealueen sisäisistä järjestelyistä voidaan antaa kaavamääräyksiä rakennusasetuksen 34 §:n mukaisin edellytyksin mm. seuraavista seikoista:

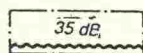
- alueen alla tai yläpuolella olevan tilan käyttämisestä rakentamiseen
- eri tasoissa olevien katujen risteyksistä tai yleisen liikenteen järjestämisestä liikennealueen kautta
- tunnelin tai sillan rakentamisesta
- katualueen varaamisesta yhtä tai useampaa erityistä liikennetarkoitusta, kuten jalan-kulkua, polkupyöräilyä, huoltoajoa tai joukkoliikennettä varten
- liikennealueen järjestämisestä ja rakentamisesta sille.

Mitä edellä on sanottu kadusta, voidaan soveltaa myös liikennealueeseen. Jos liikennealueen sisäiset järjestelyt, kuten tien korkeusasema, puiden säilyttäminen, istutukset, melusteet tms. ovat rakennetun ympäristön suojelun, kaupunkikuvan tai muiden syiden takia erityisen tärkeitä, voidaan kaavassa antaa myös niitä koskevia määräyksiä.

Seuraavassa esitetään eräitä esimerkkejä detaljikaavojen liikennealueisiin kohdistuvista kaavamääräyksistä.

Melusteet:

- Meluntorjuntaa koskeva kaavamääräys voi kohdistua liikennealueeseen tai sen vieressä olevaan korttelialueeseen tai suojavihervyöhykkeeseen. Määräykseen ei tulisi kuitenkaan sisällyttää sellaisia veloitteita, joiden toteuttaminen ei ole realistista tai jotka pystytään selvittämään vasta tarkemman suunnittelun avulla. Määräys voi olla esim. seuraavanlainen: *"Liikennealue on varustettava melusteella niin, että asuntoalueen melutaso 2 m korkeudella maanpinnasta ei ylitä 55 dB(A)."* Määräyksellä voidaan määritellä myös rakennuksen ulkoseinän ääneneristävyys liikennemelua vastaan, esimerkiksi seuraavasti:



Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyys liikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB(A).

Puuston suojelu:

- Puuston suojelu voidaan osoittaa istutettavaa puuriviä esittävällä kaavamerkinnällä, joka voi olla myös liikennealueen sisällä tai seuraavanlaisella määräyksellä: *"Suojeltava tieympäristö, jolla olemassa oleva puusto ja pensaat on säilytettävä tai uudistettava vaiheittain siten, että tieympäristön nykyinen luonne säilyy."*

Tien korkeusasema:

- Jos taajamakuvan, meluntorjunnan tms. syistä halutaan säädellä tien korkeusasemaa taajamassa, voi kaavaan sisältyä kaavamääräys, josta käy ilmi tien ylin tai alin korkeusasema. Tämä edellyttää kuitenkin kaavoituksen kanssa samanaikaisesti tapahtuvaa riittävän yksityiskohtaista tiensuunnittelua.

Liittymät:

- Liikennealuetta koskevan merkinnän selitykseen on rakennuskaavoissa suositeltavaa liittää seuraavanlainen kaavamääräys *"Tielle sallitaan vain rakennuskaavassa osoitetut liittymät"*.

1.2.7 Kaavan laatimis- ja vahvistamisprosessi

Kaavan laatimisen vaiheet on määritelty rakennuslaissa ja -asetuksessa. Käsittelyvaiheet poikkeavat eri kaavatasoilla hieman toisistaan. Päävaiheet kaikissa kaavaprosesseissa ovat kuitenkin samat.

Kaavan laatija ja vahvistaja

Seutukaavan

- laatii seutukaavaliitto tai seutukaava-alueeseen kuuluvien kuntien muodostama muu seutukaavoituksesta vastaava kuntainliitto
- hyväksyy seutukaavaliiton tai vastaavan kuntainliiton liittovaltuusto
- vahvistaa ympäristöministeriö.

Yleiskaavan

- laatii kunta
- hyväksyy kunnanvaltuusto
- vahvistaa tarvittaessa lääninhallitus tai ympäristöministeriö.

Asema- ja rakennuskaavan

- laatii kunta
- hyväksyy kunnanvaltuusto tai kunnanhallitus, joka hyväksyy kunnan johtosäännön perusteella ei-olennaiset ja vähäiset kaavamuutokset
- asemakaavan vahvistaa lääninhallitus tai ympäristöministeriö
- rakennuskaavan vahvistaa lääninhallitus.

Rantakaavan

- laatii maanomistaja tai maanomistajan esityksestä ja kustannuksella kunta
- hyväksyy kunnanvaltuusto
- vahvistaa lääninhallitus tai ympäristöministeriö.

Asema- tai rakennuskaavaa koskevaa päätöstä ei kuitenkaan tarvitse alistaa vahvistettavaksi delegointiyleiskaavan alueella tai ei-olennaisen kaavamuutosten osalta.

Kaavat vahvistaa yleensä lääninhallitus paitsi seuraavissa kunnissa ympäristöministeriö: Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Turku, Naantali, Raisio, Tampere, Kouvola, Mikkeli, Joensuu, Kuopio, Jyväskylä, Vaasa, Oulu ja Rovaniemi.

Kaavoituksen käynnistäminen

Rakennuslaki velvoittaa laatimaan seutukaavan ja kaupunkikuntien yleiskaavan. Muiden kaavojen laatiminen on harkinnanvaraista ja riippuu kaavan tarpeellisuudesta. Varsinaisen laatomispäätöksen tekee kaavan laativa viranomais. Aloitteen kaavan laatimiseen voi tehdä myös kunnan asukas, maanomistaja, yhteisö tai muu viranomais. Kunnanvaltuusto tai -hallitus voi erikseen päättää rakennuskiellosta kaavoitettavalle alueelle.

Kaavaluonnoksen laatiminen

Kaavaluonnoksen alkuvaiheessa määritellään kaavoituksen tavoitteet, kootaan lähtötiedot ja analysoidaan ne. Tavoitteet käsitellään kaavaa laativan viranomaisen päätöksentekokierroksissa. Kaavaluonnoksen valmisteluun liittyvät kiinteästi yhteistyö eri viranomaisten ja muiden tahojen kanssa. Tieviranomaisen tulee tuoda neuvotteluissa esille kaavan sisältöä koskevat näkökantansa.

Laatimisvaiheen kuuleminen

Rakennusasetuksen 154 §:n mukaan on kaikille kuntalaisille ja niille, joiden oloihin kaava saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus mielipiteen esittämiseen. Tässä yhteydessä pyydetään seutukaavasta ja usein myös yleiskaavasta eri viranomaisten lausunnot, ns. ennakkolausunnot. Kunnan laatimista kaavoista ennakkolausunnot pyydetään myös eri lautakunnilta. Kaavaa laadittaessa on neuvoteltava niiden viranomaisten kanssa, joita ehdotus koskee. Kaavan laatimisvaiheen kuuleminen on tärkeä vaihe kaavaprosessissa, sillä siinä yhteydessä on mahdollisuus huomattavienkin muutosten tekemiseen kaavaan, koska kaava tulee vielä uudelleen nähtäville.

Kaavaehdotuksen nähtävilläpito

Laatimisvaiheen kuulemisen jälkeen kaavaluonnosta valmistellaan kaavaehdotukseksi. Ennen kaavan hyväksymistä kaavaehdotus on asetettava julkisesti nähtäville (RakL 125 §). Tässä yhteydessä on kaikilla kunnan tai kuntainliiton alueen (seutukaava) asukkailla mahdollisuus tehdä kaavasta kirjallinen muistutus. Nähtävilläpitoaika on seutukaavassa ja yleiskaavassa 30 vrk, asema- ja rakennuskaavassa sekä rantakaavassa 21 vrk. Nähtävilläpitoaikana, tai mieluummin sitä ennen, pyydetään rakennusasetuksen edellyttämät ja muut lausunnot, joiden tulisi käytännössä olla hankittuina ennen kaavan hyväksymistä.

Kaavan hyväksyminen

Ennen kaavan hyväksymistä voidaan vielä järjestää neuvotteluja avoimista kysymyksistä eri viranomaisten ja tahojen kanssa. Esimerkiksi ympäristöministeriö ja lääninhallitus järjestävät viranomaisneuvotteluja ennen seutu- tai yleiskaavan hyväksymistä. Mikäli kaavaan tehdään oleellisia muutoksia tässä vaiheessa, on se asetettava uudel-

leen nähtäville. Muistutukset ja lausunnot toimitetaan vastineiden ja tarkistusesitysten kanssa kunnanhallituksen tai kuntainliiton liittohallituksen (seutukaava) käsiteltäväksi. Se tekee esityksen kaavan hyväksymisestä kunnanvaltuustolle tai kuntainliiton liittovaltuustolle (seutukaava). Asema- ja rakennuskaavojen muutokset voidaan siirtää johtosäännöllä kunnanvaltuustolta kunnanhallituksen hyväksyttäväksi.

Valitukset kaavan hyväksymispäätöksestä

Kaavan hyväksymispäätöksestä voidaan valittaa kunnallislain 139 §:n mukaan. Valitus-oikeus on kaikilla kunnan jäsenillä. Kunnan jäseniä ovat myös yhteisöt, joiden kotipaikka on kunnassa sekä ne, jotka omistavat kunnassa olevan kiinteistön tai hallitsevat sitä. Samoin kunnan jäseniä ovat ne, jotka harjoittavat kunnassa liikettä tai ammattia. Tieviranomaisen valitusoikeus perustuu yleisen tien pitäjän intressiin huolehtia yleisten teiden rakentamis- ja kunnossapitoedellytyksistä. Valitus osoitetaan kaavan vahvistavalle viranomaiselle, ja se on tehtävä 30 vrk:n kuluessa siitä, kun hyväksymispäätös on asetettu yleisesti nähtäväksi kunnassa. Asema- ja rakennuskaavoista, joita ei alisteta vahvistettavaksi, tulee valittaa samalle viranomaiselle, jolle alistus olisi tehtävä eli lääninhallitukselle tai eräissä kaupungeissa ympäristöministeriölle.

Kaavan vahvistaminen

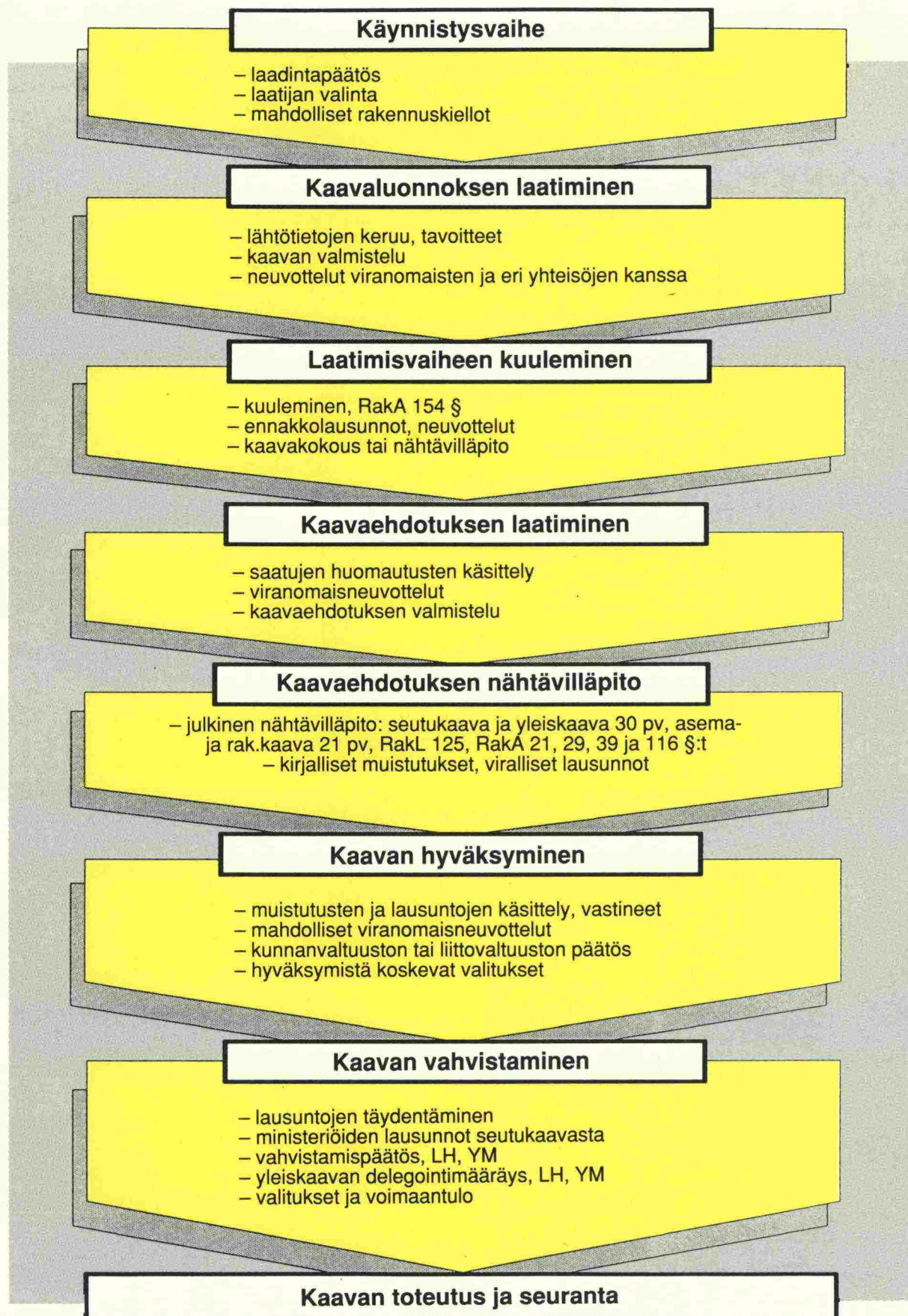
Hyväksytty kaava alistetaan yleensä lääninhallituksen tai ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Vahvistava viranomainen pyytää kunnalta tai kuntainliitolta vastineet mahdollisiin valituksiin ennen vahvistamispäätöstä. Seutukaavasta pyydetään lisäksi muiden ministeriöiden lausunnot. Myös yleiskaavasta voidaan pyytää tarpeelliset lausunnot, ellei kunta ole niitä hankkinut. Vahvistaminen voi koskea koko kaavaa tai sen osaa. Kaava voidaan myös jättää kokonaan tai osittain vahvistamatta.

Valitusmahdollisuus vahvistetusta kaavasta

Lääninhallituksen tai ympäristöministeriön vahvistuspäätöksestä voidaan valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen (KHO). Valitusoikeus on samanlainen kuin kaavan hyväksymispäätöksen yhteydessäkin, mutta tällä kertaa valitusoikeus on vain niillä, jotka jo ovat valittaneet valtuuston päätöksestä. Jos kaavasta jätetään vahvistamatta osia, valitusoikeus on kaavan hyväksyjällä. Valitusaika on 30 päivää päätöksen antamisesta. KHO:n valituksen johdosta tekemästä päätöksestä ei voi valittaa. Lääninhallituksen tai ympäristöministeriön päätöksestä, jolla asema- tai rakennuskaavaa koskeva valitus on hylätty, saa hakea muutosta valittamalla KHO:een, paitsi silloin, kun maankäyttö on ratkaistu vahvistetussa delegointiyleiskaavassa.

Lainvoimainen kaava

Kun kaavan vahvistuspäätös on saanut lainvoiman, eli valitusaika on kulunut umpeen, kaava saatetaan voimaan kuuluttamalla kunnan tiedotustavan mukaisesti. Kunnan hyväksymät kaavat, joita ei alisteta vahvistettavaksi, tulevat voimaan samalla tavalla. Kaavan vahvistamista koskevassa päätöksessä voidaan määrätä kaava joko kokonaan tai osittain tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Tällöin kuulutus voidaan suorittaa välittömästi.



Kuva 11. Kaavoitusprosessi.

1.3 KAAVOJEN OIKEUSVAIKUTUKSET

Oikeusvaikutuksilla tarkoitetaan vahvistetun, voimassa olevan kaavan oikeusvaikutuksia eli niitä vaikutuksia, jotka perustuvat lakiin tai asetukseen tai niiden nojalla annettuihin kaavamääräyksiin. Seuraavassa esitetään eri kaavamuotojen keskeiset oikeusvaikutukset.

1.3.1 Seutukaavan oikeusvaikutukset

Seutukaavan keskeisimmät oikeusvaikutukset voidaan jakaa neljään ryhmään:

- Seutukaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa sitä yksityiskohtaisempaa kaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi rakennuslain säännösten pohjalta (RakL 26 §).
- Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta seutukaavan toteutumista (RakL 26 §).
- Myönnettäessä lupa uudisrakennuksen rakentamiseen on katsottava, ettei alueen käyttäminen seutukaavassa varattuun tarkoitukseen vaikeudu (*rakentamisrajoitus*). Lupa on, mikäli ei ole kysymys taajan asutuksen muodostamisesta, kuitenkin myönnettävä, jos luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä kunta tai, milloin alue on katsottava varatuksi muun julkisoikeudellisen yhteisön tarkoituksiin, tämä lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta (RakL 27 §).
- Seutukaavassa voidaan antaa, joskin varsin rajoitetusti, muutakin maankäyttöä kuin rakentamista koskevia erityisiä suojelumääräyksiä (RakL 135 §). Suojelumääräykset voivat koskea sekä rakentamista että muita toimenpiteitä, kuten maa- ja kallioperän kaivua ja louhintaa, metsänhakkuuta sekä erilaisten rakennelmien ja rakenteiden tekemistä. Suojelumääräykset eivät saa olla maanomistajille kohtuuttomia ja muutoinkin ne voivat koskea vain suppeita alueita.

Kaksi ensiksi mainittua kohtaa ovat seutukaavan tärkeimmät oikeusvaikutukset. Yksittäistapauksissa saattaa myös seutukaavallisella rakentamisrajoituksella ja rakennuslain mukaisella suojelumääräyksellä olla merkitystä, mutta rakennuslain yleisperiaatteen kannalta ne ovat kuitenkin toissijaisia seutukaavan toteutuksessa.

Tieviranomaisia koskevien oikeusvaikutusten merkitys

Rakennuslain 26 §:n säännös seutukaavan vaikeuttamisesta koskee viranomaisen taloudellista ja toiminnallista suunnittelua ja merkitsee sitä, että vahvistettu seutukaava asetetaan erityisalojen suunnitelmien edelle. Lainsäätäjä on lähtenyt siitä, että seutukaavassa on sovitettu yhteen samaa aluetta koskevat kilpailevat alueiden käyttöintressit, minkä vuoksi tieviranomaisenkaan ei tulisi pelkästään omilla perusteillaan syrjäyttää seutukaavaa.

Perusteet sille, kuinka seutukaavan oikeusvaikutuksia viranomaisiin nähden on tulkitettava, on esitetty sisäasianministeriön yleiskirjeessä 1981 *"Seutukaavan huomioonotto viranomaisen päätöksenteossa"*. Sen mukaan tulkittaessa poikkeamismahdollisuuksia seutukaavasta on perusteltua käyttää hyväksi kolmijakoa:

- seutukaavan täsmentyminen
- hyväksyttävä poikkeama seutukaavasta
- seutukaavan muuttamista edellyttävä ratkaisu.

Seutukaavan täsmentyminen

Seutukaavan täsmentyminen tievarausten osalta merkitsee, että tien sijoitusta voidaan tarkentaa laadittaessa tien yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa. Seutukaavan sisällyksen luonnollisena tarkentumisena voidaan pitää ainakin sellaista tien linjauksen muutosta, jossa tien keskilinja edelleen säilyisi kaavassa tarkoitettulla tievarausalueella. Tämä merkitsee tien sijoittumista noin 50–500 metrin maastokäytävään vapaassa maastossa tien luokasta ja kaavan mittakaavasta riippuen. Tie- tai yleissuunnitelmassa on esitettävä ne perusteet, joiden mukaisesti tien sijoitusta on tarkennettu.

Hyväksyttävät poikkeamat

Hyväksyttävät poikkeamat ovat edellä mainittuja suurempia, mutta kuitenkin sellaisia, etteivät ne merkitse seutukaavassa omaksuttujen keskeisten ratkaisuperiaatteiden sivuuttamista. Seutukaavassa osoitettua tielinjaa on tarkempien suunnitelmien ja selvitysten perusteella mahdollista siirtää selvästi seutukaavassa osoitetun aluevarauksen ulkopuolellekin tai luopua tiestä kokonaan. Tien muutetulle linjaukselle tai linjauksesta luopumiselle on kuitenkin pystyttävä esittämään hyväksyttävät perustelut. Välttämätön edellytys on aina, että uudelleen sijoitettu tie edelleenkin palvelee seutukaavassa tarkoitettuja yhteystarpeita.

Seutukaavasta poikkeavan tielinjauksen suunnittelu tehdään yhteistyössä seutukaava- ja tieviranomaisten kesken. Tämän jälkeen tieviranomaisen pyytää asiasta lausunnon asianomaisilta kunnilta ja seutukaavaliitolta sekä lääninhallitukselta ja ympäristöministeriöltä. Ympäristöministeriön asiana on tulkita lopullisesti, onko ratkaisu seutukaavan mukainen. Muutokset voivat olla huomattaviakin, jos ne on hyväksytty em. menettelyllä. Esimerkiksi seutukaavaan katkoviivalla merkitystä taajaman kiertävästä väylästä voidaan luopua, jos yksityiskohtaisemmassa kaavassa voidaan osoittaa sellaisia uusia ratkaisuja, joilla läpimenevän tien aiheuttamia ongelmia voidaan hyväksyttävästi vähentää.

Seutukaavan muuttamista edellyttävä ratkaisu

Seutukaavan muuttamista edellyttävät olennaisesti seutukaavan tarkoitusta muuttavat ratkaisut. Tällaisia ovat mm:

- tieyhteyden muuttaminen tai tärkeästä tieyhteydestä luopuminen siten, että samalla luovuttaisiin seutukaavassa osoitetusta tieverkon rakenteesta
- sellaisen uuden merkittävän tien suunnittelu, jota ei ole seutukaavassa.

Seutukaavan muuttamista edellyttävät tieratkaisut, jotka on hyväksytty viranomaisten välisissä neuvotteluissa, sisällytetään seuraavaan seutukaavaehdotukseen. Nämä muutokset tehdään seutukaavan laatimisjärjestyksessä. Seutukaavan muutostarpeen ratkaisee ympäristöministeriö. Lausunto pelkästään seutukaavaliitolta ei riitä.

Muita kuin teitä koskevat aluevaraukset

Seutukaavassa osoitetuista muista kuin teitä koskevista aluevarauksista voi aiheutua rajoituksia sille, kuinka paljon seutukaavasta voidaan poiketa. Rajoitukset ovat tien-suunnittelun kannalta heikoimmillaan maa- ja metsätalousalueiden kohdalla ja voimakaimmillaan suojelu-, virkistys- ja taajamaalueiden kohdalla.

Ohjeelliset tiemerkinnot

Ohjeellisten tiemerkinnot (katkoviivat) oikeusvaikutukset ovat viranomaisvaikutuksensa osalta samansuuntaisia mutta lievempiä kuin varsinaisella tiemerkinnotilla osoitetuilla aluevarauksilla.

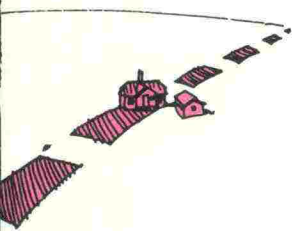
Rakentamisrajoitus

Seutukaavallisen rakentamisrajoituksen (rakennuslain 27 §) perusteella maanomistajalla on oikeus korvaukseen vain, mikäli seutukaava on ainut este, ja haitta on huomattava. Korvausvelvollisuuden syntymisen ratkaisee maanomistajan rakennusluvan epääminen. Käytännössä tämän lainkohdan soveltaminen tulee harvoin kysymykseen.

Haettaessa rakennuslupaa seutukaavan tievarauksen osoittamalle alueelle, tulee rakennusluvan myöntäjän tarvittaessa varmistaa asia lausunnolla sekä seutukaavaliitolta että tieviranomaiselta. Rakennuslupa on kuitenkin myönnettävä, mikäli ei ole kysymys taaja-asutuksen muodostamisesta, jos luvan epäämisestä aiheutuu hakijalle huomattavaa haittaa eikä valtio lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta. Huomattavan haitan arvostelussa otetaan huomioon mm. hakijan omistaman kiinteistön suuruus ja hakijan mahdollisuus siirtää rakentamista toiseen paikkaan (ns. "rahat tai lupa tai siirto -periaate").

Katkoviivalla osoitetulla, ohjeellisella tievarauksella ei ole maanomistajaan kohdistuvia oikeusvaikutuksia, joten rakennuslupaa ei voida yksinomaan seutukaavan perusteella evätä. Epääminen voi tapahtua kuitenkin muilla perusteilla.

Rakennuslain mukainen rakentamisrajoitus koskee vain uutta rakentamatonta tietä. Rakennetulle tielle ainoa rakentamisrajoitus on tielain mukainen suoja-alue, ellei seutukaavamääräyksissä ole muuta määrätty. Suunnitellun tien rakentamisrajoituksen ulottuvuus riippuu tielain mukaisista suoja-alueiden leveysvaatimuksista ja seutukaavan yleispiirteisyydestä siten, että tiehankkeen toteuttamismahdollisuudet voidaan turvata. Seutukaavan tiealuevarausten leveys on tutkittava tarkemman suunnittelun avulla tapauskohtaisesti.



1.3.2 Yleiskaavan oikeusvaikutukset

Yleiskaavan oikeusvaikutukset riippuvat oleellisesti siitä, onko kaava vahvistettu vai onko kysymys kunnanvaltuuston hyväksymispäätöksen varaan jäävästä vahvistamattomasta yleiskaavasta. Vahvistetunkin kaavan oikeusvaikutusten voimakkuus voi olla erilainen kaavan sisällöstä riippuen. (Aiemmin yleiskaavoja on jaoteltu niiden oikeusvaikutusten vahvuuden mukaisesti eriasteisiin yleiskaavoihin: ensimmäisen asteen jne. Tästä käytännöstä ollaan kuitenkin luopumassa.)

Yleiskaavaa voidaan pitää rakennuslaissa tarkoitettuna yleiskaavana, jos se on laadittu ja hyväksytty siinä järjestyksessä kuin rakennuslaissa ja -asetuksessa on säädetty. Yleiskaavan laatimismenettely on siten samanlainen olipa kyseessä vahvistamattomaksi jäävä tai vahvistettava yleiskaava. Kuitenkin esim. lausuntoa pyydettyä tulisi mahdollisuuksien mukaan ilmoittaa, onko kyseessä vahvistettava vai vahvistamattomaksi tarkoitettu yleiskaava. Yleiskaavan oikeusvaikutukset koskevat samalla tavalla osayleiskaavaa kuin koko kunnan yleiskaavaakin.

Vahvistamattoman yleiskaavan oikeusvaikutukset

Säädetyllä tavalla laaditun, kunnanvaltuuston hyväksymän ja vahvistamattomaksi jätetyn yleiskaavan suoranaiset oikeusvaikutukset ovat:

- Yleiskaava-alueella voidaan soveltaa RakL 53 §:n 1 momentissa tarkoitettuja lunastamisperusteita (RakL 29 §). Tämä merkitsee, että yleiskaavaalueella voi ympäristöministeriö myöntää kunnalle luvan lunastaa lähinnä asuntotuotantoon tarpeellista aluetta. Vahvistamaton yleiskaava ei synnytä lunastusvelvollisuutta tai korvausvelvollisuutta.
- Kunnanhallitus saa myöntää poikkeuksen RakL:n 5a §:n nojalla taaja-asutuskellosta valtuuston hyväksymässä yleiskaavassa asumiseen varatulla alueella, milloin on kysymys yksiasuntoisen asuinrakennuksen rakentamisesta rakennuspaikalle, jolla on enintään yksi asunto. Poikkeusvalta ei koske ranta-alueita eikä rakentamista, johon muusta syystä tarvitaan lääninhallituksen tai ympäristöministeriön poikkeuslupa.

Vahvistamattomalla yleiskaavallakin on rakennuslain mukainen merkitys toimia yksityiskohtaisen kaavoituksen perustana kunnassa. Kaavan hyväksymispäätös sitoo kunnan hallintokuntia ja viranhaltijoita kuten muutkin valtuuston päätökset sikäli kuin kaava ei ole ristiriidassa ylemmän asteisten säädösten tai vahvistettujen kaavojen kanssa. Tieviranomaisten on otettava huomioon vahvistamaton yleiskaava tielain 10 §:n perusteella.

Vahvistetun yleiskaavan oikeusvaikutukset

Vahvistetun yleiskaavan oleellisimmat oikeusvaikutukset ovat seuraavat:

- Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asema-, rakennus- ja rantakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi kunnassa (RakL 30 §).

- Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteuttamista (RakL 30 ja 26 §:t).
 - Yleiskaavan vahvistamista koskevassa päätöksessä voidaan kunnan pyynnöstä määrätä, että asema- ja rakennuskaavoja tai niiden muutoksia ei tarvitse alistaa vahvistettavaksi (*delegointiyleiskaava*). Määräys voidaan peruuttaa, milloin siihen katsotaan olevan syytä (RakL 29, 38a 97a §:t).
 - Uudisrakentamista ei tietyin varauksin saa rakentaa niin, että alueen käyttäminen yleiskaavassa osoitettuun tarkoitukseen vaikeutuu (*rakentamisrajoitus*, RakL 30 ja 27 §:t).
 - Erityisellä kaavamääräyksellä voidaan:
 - kieltää rakentamasta yleiskaava-alueella niin, että vaikeutetaan alueen käyttämistä yleiskaavassa varattuun tarkoitukseen (RakL 31 §)
 - kieltää määrääjäksi rakentaminen muuhun haja-asutukseen kuin maatalouden ja siihen verrattavien elinkeinojen harjoittamista varten (RakL 31 §)
 - kieltää suorittamasta kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- tai täyttämistyötä, puiden kaatamista tai näihin verrattavaa toimenpidettä ilman kunnanhallituksen lupaa (*toimenpidekielto*, RakL 124a §).
- Näitä kaavamääräyksiä voidaan käyttää, jos yleiskaava halutaan laatia tavanomaista sitovampana.
- Yleiskaavassa voidaan antaa, joskin varsin rajoitetusti, muutakin maankäyttöä kuin rakentamista koskevia erityisiä suojelumääräyksiä. Suojelumääräykset voivat koskea sekä rakentamista että muita toimenpiteitä, kuten maa- ja kallioperän kaivua ja louhintaa, metsänhakkuuta sekä erilaisten rakennelmien ja rakenteiden tekemistä. Määräysten ei saa olla maanomistajalle kohtuuttomia (RakL 135 §).

Oikeusvaikutusten merkitys yleisten teiden kannalta

Yleiskaavan keskeiset oikeusvaikutukset ovat kahden ensimmäisen kohdan mukaiset muuta suunnittelua koskevat ohjausvaikutukset. RakL 30 §:n mukainen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta koskeva ohjeena oleminen velvoittaa ennen muuta kuntaa. Tieviranomaista sitoo RakL 30 ja 26 §:n säännös, jonka mukaan on katsottava, ettei vaikeuteta yleiskaavan toteuttamista. Tielain 10 §:ssä tarkoitettu viittaus siitä, että yleis- ja seutukaavan oikeusvaikutuksista on säädetty erikseen, tarkoittaa juuri em. rakennuslain pykälää.

Ohjeena oleminen merkitsee sitä, että poikettaessa yleiskaavasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tai viranomaissuunnittelussa, ratkaisu on erityisesti perusteltava. Tulkintatapana poikkeamisessa sovelletaan seutukaavassa omaksuttua kolmipor- taista menettelyä:

- yleiskaavan täsmentyminen
- hyväksyttävät poikkeamat
- yleiskaavan muuttamista edellyttävät poikkeamat.

Hyväksyttävä poikkeama yleiskaavasta edellyttää tarkemmin tutkittua ja perustellumpaa vaihtoehtoa kuin yleiskaavan ratkaisu. Poikkeaminen ei kuitenkaan saa olla niin huomattava, että samalla horjutettaisiin kaavassa omaksuttuja keskeisiä ratkaisuperiaatteita.

Jos yleiskaava ja tien yleissuunnitelma on laadittu samanaikaisesti, ei ongelmia kaavan tievarausten tulkinnassa pitäisi esiintyä. Muussa tapauksessa tulkinta ratkaistaan neuvotteluin ja lausunnoin. Kaavan vahvistanut viranomainen (YM/LH) ottaa neuvotteluissa tai lausunnoissaan kantaa mm. tiehankkeen suhteesta yleiskaavaan.

Tarkkoja metrimääriä siitä, kuinka tarkasti yleiskaavaa voidaan tulkita, ei ole mahdollista antaa, vaan asia on selvitettävä tapauskohtaisesti. Tievarauksen sijainnin tarkkuus riippuu mm. ympäröivän alueen maankäytöstä. Maaseutualueella tielinjaus voi siirtyä selvästi aluevarauksen ulkopuolellekin. Sen sijaan suojelukohteiden osalta liikkumavara on suppeampi. Tievarauksen tulkinta riippuu paitsi ympäristön maankäytöstä myös aluevarauksen perusteena olevan suunnittelun tarkkuudesta ja kaavan mittakaavasta.

Rakentamisrajoitukset ja lunastusvelvollisuudet yleiskaavan perusteella

Yleiskaavan toteuttaminen tapahtuu pääasiassa yksityiskohtaisten kaavojen kautta. Korvaus- ja lunastusvelvollisuus syntyy yleensä vasta kaavoituksen edistyessä yksityiskohtaisiin kaavoihin. Yleiskaavan toteuttamisen turvaamiseksi rakennuslaki antaa kuitenkin mahdollisuuden kaavan toteuttamista vaikeuttavien toimenpiteiden estämiseen. Rakentamisrajoitukset koskevat vain vahvistettuja yleiskaavoja.

Rakentamisrajoituksella yleiskaavan yhteydessä tarkoitetaan samaa rakennuslain 27 §:n mukaista "rahat tai lupa tai siirto -periaatetta" kuin seutukaavan yhteydessä. Tieviranomaisen harkintaan jää, haluaako se lunastaa alueen tai korvata haitan (*ehdollinen rakentamisrajoitus*). Rakentamisrajoituksen vaikutukset tutkii rakennuslautakunta rakennusluvan yhteydessä.

Vahvistetussa yleiskaavassa voidaan erityisillä kaavamääräyksillä kieltää rakentamista yleiskaava-alueella siten, että vaikeutetaan alueen käyttämistä yleiskaavassa varattuun tarkoitukseen (*ehdoton rakentamisrajoitus*). Kaavamääräyksen yhteydessä olisi mainittava, että se on annettu RakL 31 §:n perusteella, jotta ei synny epäselvyyksiä lunastusvelvollisuudesta ja korvausperusteista. Jos alue on tarkoitettu valtion lunastettavaksi tai korvattavaksi, olisi kaavamerkintään suositeltavaa merkitä kirjaintunnus v = valtio. Ehdoton rakentamisrajoitus voidaan antaa myös RakL:n 135 §:n suojelumääräyksellä.

Lunastusvelvollisuuden edellytyksenä on, että yleiskaava estää maanomistajaa käyttämästä maataan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla (RakL 56 §). Lunastamisvelvollisuus ei tule voimaan ennen kuin maanomistajan hakemus poiketa rakentamisrajoituksesta on hylätty. Mahdollisen erimielisyyden lunastusvelvollisuuden olemassaolosta ratkaisee lääninoikeus (LunL 97 §).

Yleiskaavan laatimisen ajaksi voi kaavan vahvistaja antaa alueelle rakentamiskiellon enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jos osa yleiskaavasta jätetään vahvistamatta, voidaan alueelle antaa vastaava rakentamiskielto.

1.3.3 Yksityiskohtaisten kaavojen oikeusvaikutukset

Asema-, rakennus- ja rantakaavojen keskeisimmät oikeusvaikutukset esitetään seuraavassa luettelomaisesti. Yleisten teiden kannalta tärkeitä oikeusvaikutuksia käsitellään lisäksi erikseen raportin luvussa 4.5.

Rakentamisrajoitus:

Uudisrakennusta ei saa rakentaa vastoin asema-, rakennus- tai rantakaavaa. Tämä ns. rakentamisrajoitus on detaljikaavojen keskeisin oikeusvaikutus. Tähän liittyy myös kaavan yleinen noudattamisvelvollisuus. Alueen käyttötarkoitusta ei saa muuttaa ilman poikkeuslupaa (RakL 42, 100, 123e §:t).

Toimenpidekielto:

Asema-, rakennus- tai rantakaava-alueella ei saa suorittaa kaivamis-, louhimis-, tasoitamis- tai täyttämistyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ilman kunnanhallituksen lupaa (RakL 124a §). Kielto on voimassa myös alueilla, joille on määrätty rakennuskielto kaavan laatimista varten.

Rakennuskielto:

Rakennuskielto tarkoittaa yleensä määräaikaista rakennuskieltoa kaavan laatimisvaiheessa. Kunta voi antaa rakennuskiellon kahdeksi vuodeksi alueelle, jolle asema- tai rakennuskaavan laatiminen tai muuttaminen on vireillä. Kaavan vahvistaja voi pidentää kieltoaikaa enintään kaksi vuotta kerrallaan. Rakennuskielto voi johtua myös muista syistä. Esim. asema- tai rakennuskaavassa voidaan enintään kolmen vuoden ajaksi kieltää uudisrakennuksen rakentaminen, ennen kuin välttämättömät liikenneyhteydet on rakennettu. Tätä kieltoa voidaan pidentää enintään kolme vuotta kerrallaan (RakL 42, 43, 100, 117 §:t).

Maan luovutusvelvollisuus:

Yleisen tien alue, joka sisältyy asemakaavaan, joutuu kaavan tullessa voimaan korvauksetta kaupungin tai kunnan omistukseen (RakL 46 ja 117 §:t). Säännös koskee myös LT-merkinnällä osoitettua yleistä tietä. Tieoikeus lakkaa, eli tiealueen käyttöoikeus siirtyy kaupungille tai kunnalle kuitenkin vasta yleisen tien lakkautuksen jälkeen. Kaupunki tai kunta saa katualueen omistukseensa alueella, jolle laaditaan ensimmäistä asemakaavaa, erotuttamalla katualueen itselleen (RakL 47 ja 117 §:t). Tällaisissa tapauksissa ilmaislouvutusvelvollisuus katualueeksi on pääsääntöisesti 20 %:iin saakka ja vastaavasti rakennuskaavatiekäyttöön luovutetuksi alueeksi 10 %:iin saakka kaava-alueella omistetusta maasta (tarkemmin ks. RakL 71 ja 104 §:t). Maanomistajalla ei ole lainkaan oikeutta korvaukseen, jos katu tai rakennuskaavatie sijoittuu ennestään olevan yksityisen tien tai tiemaan alueelle. Tie- ja liikennealueen luovuttamisesta saa maanomistaja täyden korvauksen tielain 35a §:n tai rakennuslain 56 ja 110 §:ien perusteella.

Lunastusoikeus:

Kunta saa asema-, rakennus- ja rantakaava-alueella lunastaa ilman erityistä lupaa kadun, rakennuskaavatien, liikennealueen tai muun yleisen alueen, joka on kaavassa tarkoitettu kunnan tarpeisiin. Myös valtiolla ja kuntainliitolla on vastaava oikeus lunastaa niiden käyttöön tarkoitettu alue (RakL 50, 111, 123e §:t).

Lunastusvelvollisuus:

Jos maa on asema-, rakennus- tai rantakaavassa osoitettu muuhun kuin yksityiseen rakennustoimintaan eikä maanomistaja voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää maata hyväkseen, kunta tai valtio on velvollinen lunastamaan maan (RakL 56, 110, 123e §:t).

1.4 LIIKENNEVÄYLÄT KAAVOITUKSESSA

Tie- ja katuverkko voidaan luokitella eri käyttötarkoituksia varten toiminnallisiin, hallinnollisiin ja teknisiin luokkiin. Käytössä olevat luokitukset ovat varsin monimutkaisia ja osittain ristiriitaisiakin. Tässä yhteydessä esitellään käytössä olevat luokitukset lyhyesti. Tielaitos on yleisten teiden osalta yksinkertaistamassa teiden toiminnallista luokitusta. Kaavoissa käytettävien luokitusten osalta ovat edelleen voimassa ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeet.

1.4.1 Teiden hallinnollinen luokitus

Tieliikenneväylät jaetaan hallinnollisesti neljään luokkaan:

- yleiset tiet
- kadut
- rakennuskaavatiet
- yksityiset tiet.

Yleiset tiet

Yleisillä teillä tarkoitetaan sellaisia teitä, jotka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja joiden tienpidosta huolehditaan julkisena tehtävänä tielain mukaisesti. Yleiset tiet ovat maanteitä tai paikallisteitä. Yleinen tie voi olla myös moottoritie, moottoriliikennetie, muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu ajotie tai polku tai erityinen talvitie.

Kadut

Asemakaavassa voidaan määrätä alueita mm. katuja varten. Kadun rakentaminen kuuluu kaupungille. Uutta katua on rakennettava sitä mukaa, kuin asemakaavan mukainen rakentaminen sen varrella edistyy. Kadunosa on rakennettava, kun sen varrella olevista tonteista on asemakaavan vahvistamisen jälkeen rakennettu vähintään kolmannes. Katu on valmis, kun se on rakennettu kaupunginhallituksen vahvistaman katupiirustuksen mukaisesti, tarkoitukseensa hyväksytty ja luovutettu yleiseen käyttöön.

Rakennuskaavatiet

Rakennuskaavatie on rakennuskaava-alueilla yleiseen käyttöön luovutettu tie, joka ei ole yleisistä teistä annetun lain mukainen tie. Rakennuskaavatie toteuttaminen on kunnan asia ja se on rakennettava kunnanhallituksen vahvistaman tiepiirustuksen mukaisesti. Vaikka rakennuskaavatie toteuttamisajankohtaa ei ole lailla sidottu kaavan muuhun toteutuneisuuteen, oikeuskäytännössä on kuitenkin noudatettu samaa periaatetta kuin katujen kohdalla, joskin velvollisuuden on katsottu syntyvän vasta myöhemmässä vaiheessa kuin asemakaavassa.

Yksityiset tiet

Yksityiset tiet ovat sellaisia teitä, joihin sovelletaan lakia yksityisistä teistä tai sellaisia teitä, joita vain asianomaisen kiinteistön omistajalla tai haltijalla on oikeus käyttää ja joihin ei lakia yksityisistä teistä sovelleta. Yksityiseksi teiksi voidaan nimittää siten kaikkia niitä teitä, jotka eivät ole yleisiä teitä, katuja tai rakennuskaavateitä.

Asema- ja rakennuskaava-alueella oleviin yksityistieihin sovelletaan yksityistielakia siihen asti, kun yksityistien korvaava tie luovutetaan katuna tai rakennuskaavatieenä yleiseen käyttöön. Rantakaava-alueen kaavateihin sovelletaan yksityistielakia.

1.4.2 Teiden toiminnallinen luokitus

Toiminnallinen tieluokitus osoittaa tien asemaa tieverkon osana liikenteen luonteen mukaisesti. Tie voi palvella erilaista liikenteellistä tehtävää, esimerkiksi pitkämatkaista/ paikallista liikennettä tai liikkumista/liittymistä.

Sekä tiensuunnittelussa että kaavoituksessa luokitellaan teitä toiminnallisen merkityksen mukaisesti. Luokitus liittyy läheisesti tieverkkosuunnitteluun ja yleispiirteiseen maankäytön suunnitteluun. Käytetyt luokitukset ovat jonkin verran poikenneet toisistaan sisällön ja käytettyjen nimitysten osalta. Tavoitteena tulee olla yhtenäinen toiminnallinen luokitus sekä tieviranomaisten suunnitelmissa että kaavoissa. Tämä edellyttää eri osapuolten yhteistyötä.

Käytössä olevat luokitukset taajama-alueiden ulkopuolella

Ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeet:

Seutukaava

- moottoritie tai moottoriliikennetie
- valta- tai kantatie
- seudullinen tie
- kokooja- tai yhdystie

Yleiskaava

- moottoritie tai moottoriliikennetie
- valta- tai kantatie
- seudullinen tie tai kokoojatiet
- yhdystie
- pääsytie

Tiehallituksen ohje:

- valtatiet
- kantatiet
- seudulliset tie
- kokoojatiet
- yhdystiet

Valtatiet yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia (yleensä rinnakkaisia) toisiinsa muodostaen maantieverkon rungon sekä välittävät kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä.

Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa, yhdistävät kaupunkikeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin ja liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia kaupunkikeskuksia toisiinsa sekä välittävät seudullista liikennettä ja kaukoliikennettä.

Seudulliset tie yhdistävät kuntakeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin ja liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia kuntakeskuksia toisiinsa sekä välittävät seudullista ja paikallista liikennettä.

Kokoojatiet yhdistävät paikalliskeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin, sekä liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia paikalliskeskuksia toisiinsa ja kyläkeskuksia ja haja-asutusalueita ylempiluokkaisiin teihin. Kokoojatiet välittävät paikallista ja seudullista liikennettä.

Yhdystiet yhdistävät kyläkeskuksia ja haja-asutusalueita ylempiluokkaisiin teihin ja välittävät paikallista liikennettä.

Käytössä olevat luokitukset taajama-alueilla**Ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeet:****Seutukaava:**

- moottoriväylä
- seudullinen pääväylä
- alueellinen pääväylä
- kokoojaku

Yleiskaava:

- moottoriväylä
- seudullinen pääväylä
- alueellinen pääväylä
- kokoojaku tai -tie
- liityntäku tai -tie

Moottoriväylät palvelevat vain moottoriajoneuvoliikennettä. Näillä teillä ei saa kuitenkaan kuljettaa moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h. Moottoriväylän keskeinen toimintaperiaate on jatkuvan liikkumisen periaate. Kevyt liikenne, pysäköinti ja pysähtyminen on sillä kielletty.

Seudulliset pääväylät palvelevat pääasiassa kauko- ja kauttakulkuliikennettä sekä sisääntuloliikennettä. Seudullisella pääväylällä voi olla myös kunnan sisäistä liikennettä.

Alueelliset pääväylät palvelevat pääasiassa kunnan sisäistä yhdysliikennettä esim. lähiöstä keskustaan tai eri ympäristöyksiköiden välistä liikennettä. Alueellisilla pääväylillä voi olla myös kauko-, kauttakulku- ja sisääntuloliikennettä.

Kokoojaväylät (kokoojaku tai -tie) kokoavat liikennesolun liikenteen pääväylille. Kokoojaväylillä ei saisi olla liikennesolun ulkopuolista läpiajoliikennettä.

Liityntäväylät (liityntäku tai -tie) liittävät maankäytön kokoojaväyliin. Liityntäväylältä on välitön yhteys tontille tai rakennuspaikalle.

Tiehallituksen ehdotus uudeksi yleisten teiden toiminnalliseksi luokituksiksi

Tiehallitus on Tie 2010 -suunnitelmaa laatiessaan käyttänyt neliportaista teiden toiminnallista luokitusta. Uusi luokitus on seuraava:

- valtatie
- kantatie
- seututie
- yhdystie.

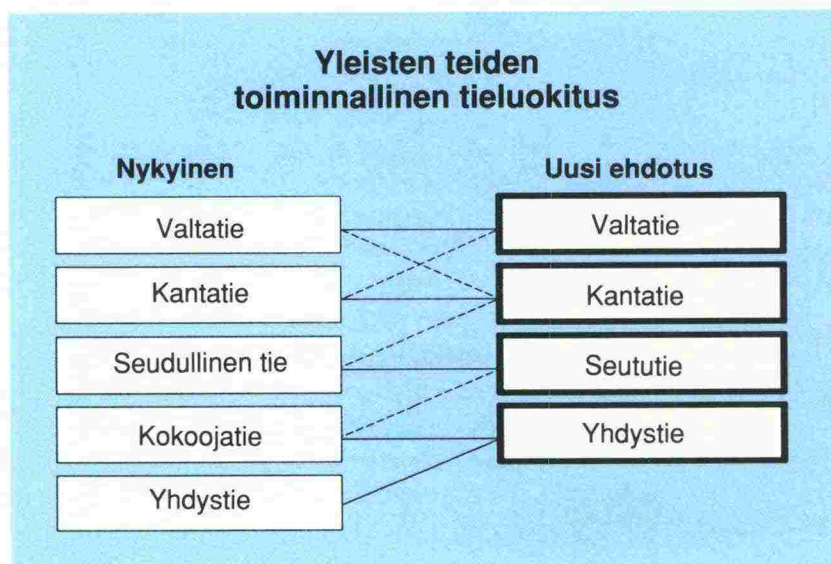
Uudessa luokituksessa seututie korvaa seudullisen tien. Yhdystie korvaa kokoojatien ja yhdystien.

Valtatiet yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa muodostaen maantieverkon rungon. Ne välittävät kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä.

Kantatiet yhdistävät kaupunkikeskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja täydentävät valtatieverkkoa. Ne välittävät seudullista liikennettä ja kaukoliikennettä.

Seututiet yhdistävät kuntakeskuksia tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa. Ne välittävät seudullista liikennettä ja paikallista liikennettä.

Yhdystiet yhdistävät paikalliskeskuksia, kyläkeskuksia ja haja-asutusalueita tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa. Ne välittävät paikallista liikennettä.

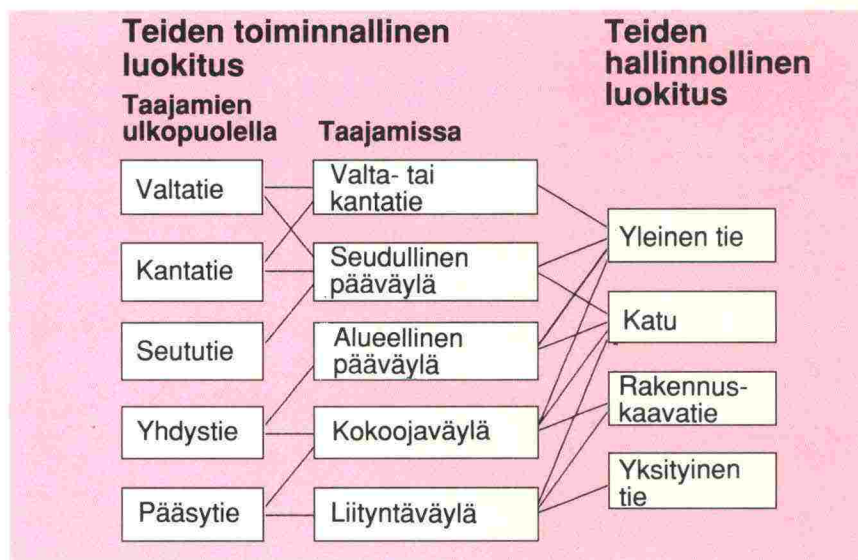


Kuva 12. Ehdotus yleisten teiden uudeksi toiminnalliseksi luokituksiksi ja sen vastaus vastaavuuksiin nykyiseen luokitukseen

Kaavoituksessa käytetään moottoritie/moottoriliikennetie -merkintää osoittamaan em. tieluokkiin sisältyviä tienosia, koska moottoriväylät poikkeavat liikennerajoitusten ja lainsäädännön perusteella tavallisista sekaliikenneväylistä.

Tieluokitusten vastaavuus

Ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeissa olevat rinnastukset taajamien ja taajamien ulkopuolisten tieluokkien välillä eivät tarkoita, että luokat vastaisivat suoraan toisiaan. Esimerkiksi seudullinen pääväylä ei ole aina sama kuin valta- tai kantatie. Vain merkitsemistapa on sama. Pääperiaatteena tulisi olla, että taajamissa käytetään taajamatieluokitusta ja taajamien ulkopuolella ulkopuolisen alueen luokitusta. Niitä ei tulisi sekoittaa keskenään eikä käyttää molempia merkitsemistapoja samanaikaisesti. Poikkeuksena em. pääsääntöön voidaan tielaitoksen kannalta pitää selkeämpänä käyttää maaseututaajamissa valtatie- ja kantatie-luokkia seudullisen pääväylän asemasta. Seudullista pääväylää voidaan tällöin käyttää taajamissa seututietä vastaavana luokkana.



Kuva 13. Hallinnollisen ja toiminnallisen tieluokitusten vastaavuus

1.4.3 Liikenneväylien erityisnimityksiä

Kauttakulku- tai sisääntulotie:

Asemakaavassa voidaan määrätä liikennealuetta sellaisia yleisen tien välittömänä jatkeena olevia kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettuja teitä varten, joille ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta, paitsi erityisesti järjestetyissä liittymiskohdissa (RakL 36 §). Näistä teistä on voimassa, mitä yleisistä teistä on säädetty (RakL 78 §). Tällä perusteella voi asemakaava-alueella olla yleisiä teitä.

Kauko- tai kauttakulkuliikenteelle tärkeä katu:

Liikenneministeriö voi määrätä kunnan hakemuksesta jonkin kadun kauko- tai kauttakulkuliikenteelle tärkeäksi kaduksi (RakL 136a §). Kunta saa näiden katujen rakentamiseen korvausta puolet ajoradan päällystämisen aiheuttamista kustannuksista. Katumaksulain mukaan kauko- ja kauttakulkuliikenteelle tärkeän kadun rakentamisesta ja kunnossapidosta ei peritä katumaksua sellaiselta katuosuudelta, jolle ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta, paitsi erityisesti järjestetyissä liittymäkohdissa.

Moottorijoneuvoliikenteelle tärkeä katu:

Liikenneministeriö voi myöntää harkinnanvaraisesti avustusta moottorijoneuvoliikenteelle tärkeän kadun rakentamiseen, tai katu voidaan kokonaankin rakentaa valtion varoin. Katua ei erikseen määrätä moottorijoneuvoliikenteelle tärkeäksi kaduksi, vaan avustus on hankekohtainen, ja asia ratkaistaan avustuspäätöksen yhteydessä. Harkinnanvarainen avustumahdollisuus koskee vastaavasti myös rakennuskaavateitä.

Kunnan sisäistä yhdysliikennettä palveleva katu:

Katumaksulain mukaan kunnan sisäistä yhdysliikennettä palvelevan kadun rakentamisesta ja kunnossapidosta ei peritä katumaksua sellaiselta katuosuudelta, jolle ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta, paitsi erityisesti järjestetyissä liittymäkohdissa.

Liikenneväylä:

Rakennuskaavan tulee osoittaa yleiseen liikenteeseen käytettävien liikenneväylien sijainti ja rajat. Liikenneväylillä tarkoitetaan sekä tielain mukaisia yleisiä teitä että yleistä liikennettä palvelevia rakennuskaavateitä.

Tiealue:

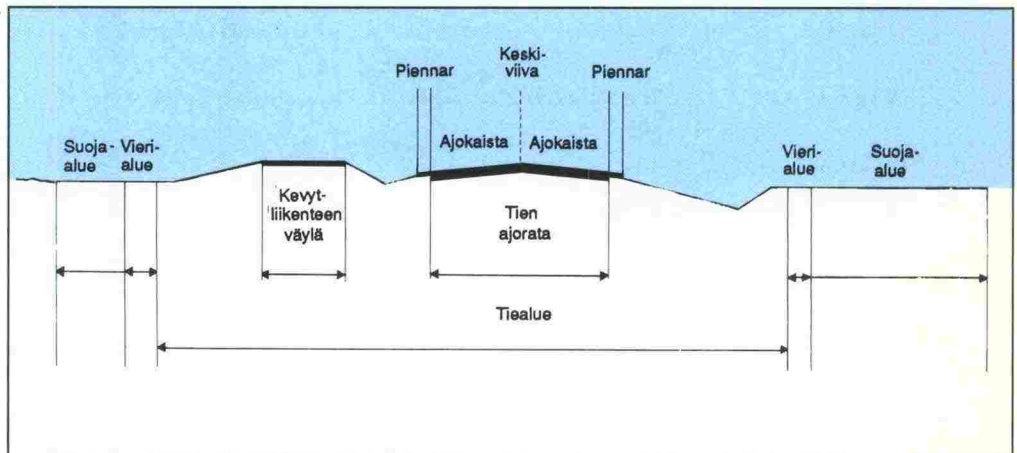
Tiealueen muodostaa alue, johon kuuluvat ajorata ja muut liikenneradat, niin kuin jalkakäytävä ja polkupyörätie, sekä niiden säilyttämistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, niin kuin tielain 3 §:ssä säädetään. Tiealue määrätään yleensä maanmittaustoimituksessa. Ellei sitä ole pidetty, ulottuu tiealue metrin etäisyydelle ojan tai, missä ojaa ei ole, luiskan tai leikkauksen ulkosyrjästä.

Vieri-, suoja- ja näkemäalueet:

Tiealueen ulkopuolella sijaitseville tien vieri-, suoja- ja näkemäalueille asettaa tielaki käyttörajoituksia. Vierialue ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai leikkauksen ulkoreunasta. Vierialue sisällytetään käytännössä usein tiealueeseen. Suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ja 12 metrin etäisyydelle paikallistien ajoradan keskiviivasta. Erityisistä syistä voidaan suoja-alue pidentää enintään 50 metriksi. Näkemäalue on teiden liittymissä ja risteyksissä tien kaarekohdassa oleva alue, joka on pidettävä vapaana näkemistä rajoittavista esteistä liikenneturvallisuuden vuoksi.

Liitännäisalue:

Liitännäisalueina tiehen voi kuulua pysyvästi esim. tienpitoaineen ottopaikka, tienpitoa varten tarpeellinen varasto, pysäköimis-, levähdys- ja kuormausalue.



Kuva 14. Tiealue ja tien poikkileikkauksen osat.

1.4.4 Tiesuunnittelun vaiheet

Tielain 25 §:n mukaan ennen tien tekemistä on laadittava ja vahvistettava tiesuunnitelma. Tiesuunnitelma on kuitenkin niin yksityiskohtainen suunnitelma, ettei sitä yleensä voida laatia suoralta kädeltä. Käytännöksi on muodostunut laatia tiesuunnitelmaa yleispiirteisempiä esisuunnitelmia. Näitä ei suoranaisesti edellytetä tielaissa eikä niillä ole siten suoria oikeusvaikutuksia. Tieasetuksen 11 §:ssä mainitaan kuitenkin tiesuunnitelmaa varten tarpeellisten tutkimusten laatimisesta, joihin nämä esisuunnitelmatkin voidaan lukea.

Tiesuunnittelu voidaan jakaa kahteen päälohkoon:

- verkkosuunnitteluun
- hankekohtaiseen suunnitteluun.

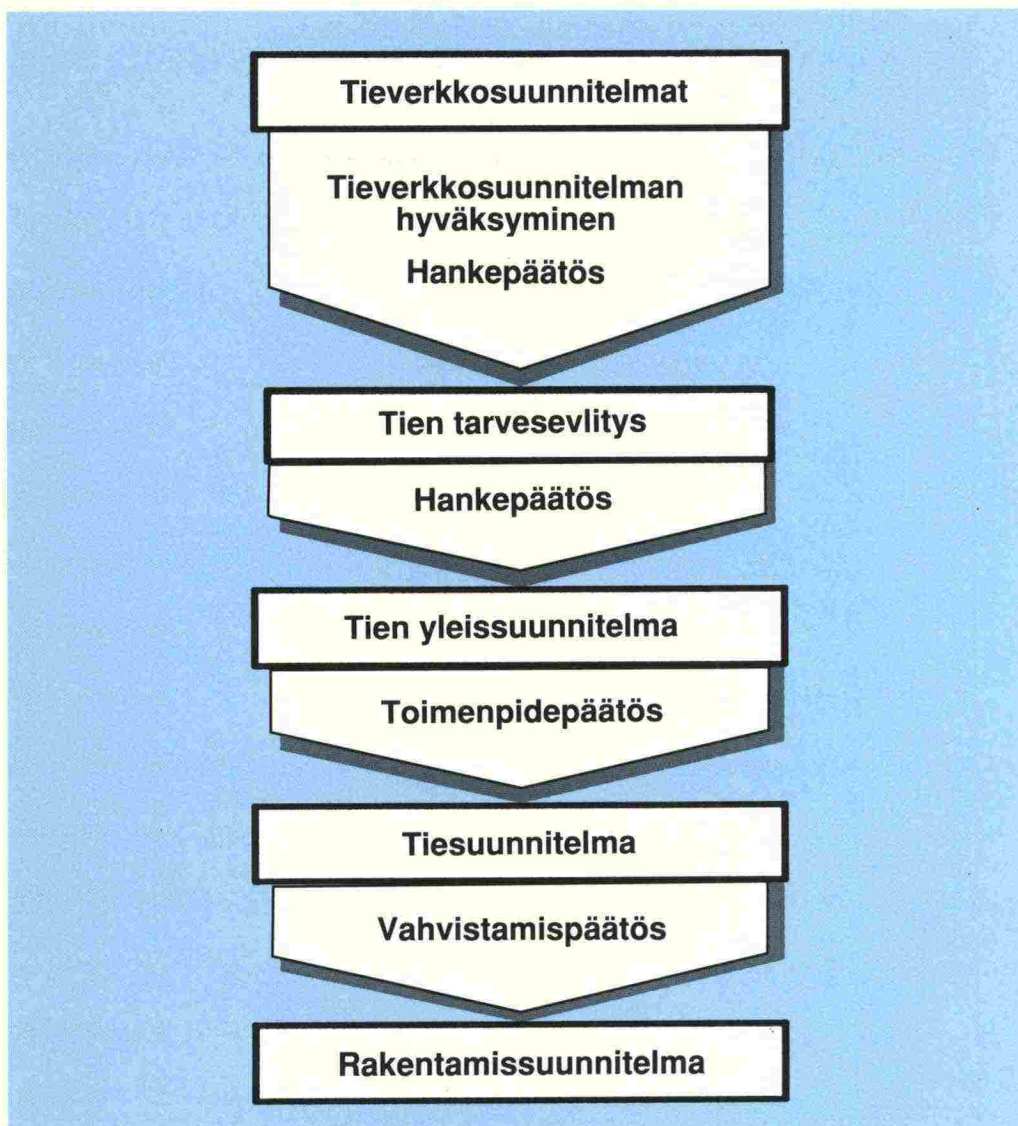
Tieverkkosuunnittelu voi tapahtua valtakunnallisella, seudullisella tai paikallisella tasolla. Verkkosuunnittelu liittyy läheisesti yleispiirteiseen maankäytön suunnitteluun. Hankekohtainen suunnittelu jakaantuu yleensä neljään vaiheittain tarkentuvaan suunnittelutasoon:

- tarveselvitys
- yleissuunnitelma
- tiesuunnitelma
- rakennussuunnitelma.

Pienissä hankkeissa kaikki vaiheet eivät ole tarpeellisia.

Eri suunnitelmien perusteella liikenneministeriö tai tiehallitus antavat tarvittavat päätökset jatkosuunnittelua varten. Nämä päätökset kytkeytyvät em. suunnitelmiin seuraavasti:

- **hankepäätös** tieverkkosuunnitelman, tarveselvityksen tai muun riittävän selvityksen perusteella
- **toimenpidepäätös** yleissuunnitelman perusteella
- **vahvistamispäätös** tiesuunnitelman perusteella.



Kuva 15. Tiensuunnittelun vaiheet.

1.5 KAAVOITUKSEN JA TIENSUUNNITTELUN YHTEISIÄ SUUNNITTELUPERIAATTEITA

Lähtökohtana kestävän kehityksen periaate

Kestävän kehityksen periaate on tuotu esille rakennuslaissa. Periaate tarkoittaa, että alueet on suunniteltava ja kaavoitettava luonnonvarojen ja ympäristön kestävää kehitystä tukevalla tavalla. Tämä merkitsee, että tienpito sopeutetaan luonnon sietokykyyn. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen on mahdollista:

- vähentämällä liikkumistarvetta esim. maankäytön suunnittelulla
- suosimalla joukko- ja kevytliikennettä
- vähentämällä ajoneuvokohtaisia päästöjä
- parantamalla liikenteen sujuvuutta ja vähentämällä ruuhkautumista
- vaikuttamalla liikenteen haitallisten vaikutusten kohdentumiseen.

Liikennesuunnittelun ja kaavoituksen keinoin voidaan edistää merkittävästi kestävän kehityksen toteutumista. Tämä edellyttää kiinteää yhteistyötä liikennesuunnittelun ja maankäytön suunnittelun välillä kaikissa suunnitteluvaiheissa. Yhdyskuntarakenteen

eheyttäminen on tärkein keino, jolla voidaan mm. vähentää liikkumistarvetta, ohjata liikenne oikeille väylille tai luontoa säästäviin kulkumuotoihin sekä välttää uuden luontoa kuormittavan maankäytön ja liikenneverkon rakentamista.

Tiensuunnittelussa on selvitettävä huolellisesti uusien teiden rakentamistarve, sillä ne kuluttavat aina luontoa ja synnyttävät yleensä myös uutta yhdyskuntarakennetta. Toisaalta nykyisestä tieverkosta ihmisille aiheutuvia ympäristöhaittoja voidaan uuden tien avulla usein vähentää. Kestävän kehityksen periaate merkitsee myös pitkäjänteisen kokonaisvaltaisen suunnittelun korostumista.

Ympäristövaikutusten arviointi

Ympäristövaikutusten arviointi sisällytetään tiensuunnitteluun tielaitoksen antamien erillisten ohjeiden mukaisesti. Erityisesti suuremmista tiehankkeista on laadittava perusteelliset selvitykset hankkeen vaikutuksista ympäristöön. Lääninhallitusten yhteydessä toimivat yhteistyöryhmät (ns. YVA-ryhmät) koordinoivat ja valvovat ko. selvitysten laatimista.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja toimintojen sijoittelu

Taajaman yhdyskuntarakenteen hajoaminen synnyttää lisää liikennettä ja onnettomuuksia sekä heikentää liikenteen toimivuutta ja rasittaa luontoa. Yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi tulee eri toiminnot, kuten asuminen, palvelut ja työpaikat pyrkiä sijoittamaan siten, että vältetään turhan liikenteen syntymistä. Muusta yhdyskuntarakenteesta irrallaan olevien asunto- ja palvelualueiden rakentamista tulee välttää. Toiminnot tulisi sijoittaa siten, että syntyy eheitä ja riittävän suuria asuntoalueita lähipalvelualueineen, joita vilkkaat autotiet eivät riko.

Liikennemuotojen työnjako

Eri liikennemuotojen välisen työnjaon periaatteet on selvitettävä yleispiirteisten kaavojen ja tieverkkosuunnitelmien yhteydessä. Suurilla kaupunkiseuduilla tämä edellyttää laajojen liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelmien laatimista. Julkisen liikenteen ja kevytliikenteen suosiminen on otettava suunnittelussa huomioon.

Joukkoliikenteen edellytysten turvaaminen

Kaikilla kaavatasoilla ja kaikissa liikennesuunnitelmissa tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Myös pääväylillä on varauduttava linja-autoliikenteeseen ja pysäkkipaikkoihin. Kaavoituksessa joukkoliikenteen edellytyksiä parannetaan riittävän väestöpohjan suunnittelulla joukkoliikennereittien varsille ja varautumalla joukkoliikennereitteihin.

Liikennemuotojen erottelu

Kevytliikenne ja ajoneuvoliikenne tulee yleensä erottaa omille väylilleen. Pientaloalueiden asuntokaduilla tai harvaan asutulla maaseudulla tämä ei ole aina tarpeen. Kaavoituksen ja liikennesuunnittelun yhteistyöllä on suunniteltava kevytliikenteen risteäminen eri tasoon pääteiden kanssa sekä varattava riittävästi tilaa kevytliikenteen väylille. Alueella, joilla erottelua ei voida toteuttaa, on ympäristö ja liikenne suunniteltava heikoimman eli kevytliikenteen ehdoilla.

Liikenneväylien jäsentely

Liikenneväylät jäsenellään tieverkkosuunnittelun yhteydessä. Taajaman ulkoisen liikenteen verkko ja taajaman tieverkko suunnitellaan sellaisiksi, että ulkoinen ja sisäinen liikenne voidaan osoittaa omille väylilleen. Väylien mitoituksella ja nopeuksien porrastamisella tuetaan liikenneverkon jäsentelyä. Suuriliikenteiset pääväylät mitoitaan pääsääntöisesti niin, että autoliikenteen toimivuus turvataan. Alueelliset pääväylät ja paikallisväylät taas suunnitellaan siten, että ympäröivä maankäyttö sekä tien geometria ja tekninen mitoitus ovat sopusoinnussa.

Ulkoa- ja sisältäsyöttöperiaate

Ulkoasyöttöperiaatteessa sijoitetaan asuntoalueelle tuleva pääväylä/kokoojaväylä alueen ulkoreunalle, jolloin asuntoalueen sisäiset toiminnot voidaan rauhoittaa läpikulkuliikenteeltä. Sisältäsyöttöperiaatteella toimivassa katuverkossa sijoitetaan syöttöväylä asuntoalueen keskelle, jolloin päästään lyhyempään katupituuteen, mutta synnytetään kevytliikenteen ja ajoneuvoliikenteen törmäyspisteitä. Ulkoasyöttöperiaate on turvallisuuden kannalta suositeltava periaate. Jos paikallisten olosuhteiden vuoksi päädytään sisältäsyöttöratkaisuun, turvallisuus tulee varmistaa tieteknisin keinoin.

Päätien sijainti taajamassa

Taajaman lävistävän päätien sijainti pitkällä aikavälillä on selvitettävä yleispiirteisen maankäytön suunnittelun ja tiensuunnittelun yhteistyöllä. Mitä korkeampi luokkainen taajaman lävistävä tie on, ja mitä enempi pitkämatkaista liikennettä sillä on, sitä suurempi on tarve ohikulkutien rakentamiseen. Päätien säilyttäminen taajaman keskustassa on mahdollista, mikäli liikenteen turvallisuuden, toimivuuden, taajamarakenteen ja ympäristön vaatimukset pystytään sovittamaan kohtuullisesti yhteen.

Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen

Liikenteen ympäristöhaittoja voidaan vähentää mm. rajoittamalla moottoriajoneuvoliikennettä ja estämällä haittojen leviäminen. Haittojen vaikutusta voidaan myös alentaa sijoittamalla tien lähialueille ympäristöhaittoja paremmin sietäviä toimintoja sekä siirtämällä liikennettä pois keskustoista ohikulkuteille.

Tie on tärkeä osa taajama- ja maisemakuvaa. Tien rakenteet, istutukset, meluesteet, luiskat, leikkaukset ja uuden tien sijainti tulee suunnitella siten, että otetaan huomioon tien sopeutuminen maisemaan ja tieltä avautuvat näkymät.

2 YLEISET TIET SEUTUKAAVASSA

2.1 SEUTUKAAVAAN LIITTYVÄ LIIKENNESUUNNITTELU

Tiensuunnitteluprosessi ja seutukaavoitus

Tielaitoksen vaiheittaisessa suunnittelu- ja päätöksentekojärjestelmässä seutukaavoitukseen liittyvät lähinnä seuraavat suunnitteluvaiheet:

- valtakunnalliset ja seudulliset tieverkkoselvitykset
- hankekohtaiset tarveselvitykset, mikäli ne koskevat useampaa kuin yhtä kuntaa
- hankekohtaiset yleissuunnitelmat, mikäli ne koskevat useampaa kuin yhtä kuntaa.

Periaatteena näiden kaikkien laatimismenettelyssä on kiinteä yhteistyö seutukaavoituksen ja tiensuunnittelun välillä. Seutukaavoitus antaa toisaalta lähtökohtia tiensuunnittelulle ja toisaalta luo kaavaan pohjautuvia edellytyksiä hankkeiden toteutukselle.

Teiden yleissuunnitelmien laatiminen koskee seutukaavoitusta silloin, kun tie sijoittuu tai tien vaikutukset ulottuvat useamman kunnan alueelle. Tällöin seutukaavoitusta hoitavan kuntainliiton tulisi osallistua suunnitteluprosessiin, vaikka suunnittelutaso muuten liittyy lähinnä yleiskaavavaiheeseen. Pelkästään yhden kunnan sisälle laadittaviin tien yleissuunnitelmiin ei seutukaavoitusta hoitavan viranomaisen ole yleensä tarpeen osallistua muuten kuin lausunnon antamisen kautta. Aluerakenteellisesti merkittävässä hankkeissa tai esimerkiksi kuntien raja-alueen liikenneongelmia käsitellessä, on kuitenkin syytä kuulla seutukaavaviranomaista myös työn aikana.

Aluerakenteellinen näkökulma

Seutukaavan tiealuevarausten keskeisenä lähtökohtana ovat seutusuunnitelman/maakuntasuunnitelman alue- ja yhdyskuntarakenteelliset periaatteet. Tieverkon jäsentely on keskeinen osa seudun tai maakunnan tavoitteellista aluerakennetta. Teiden kehittämistä tarkastellaan seutukaavoituksessa ensisijaisesti seudun kehittämisen ja aluerakenteen näkökulmasta.

Aluerakenteella tarkoitetaan asumisen, palvelujen ja työpaikkojen sekä niiden välisten yhteysverkkojen muodostamaa alueellista järjestelmää. Tunnetuimpana aluerakenteen kuvaajana on käytetty hierarkkista palvelukeskusluokitusta ja siihen tukeutuvaa yhteysverkkoa. Keskukset luokitellaan niissä olevien palvelujen perusteella seuraavasti:

- pääkaupunkikeskus
- valtakunnanosakeskus
- maakuntakeskus
- kaupunkikeskus
- kuntakeskus
- paikalliskeskus
- kyläkeskus.

Keskukset edellyttävät tiettyä palveluvarustusta ja väestöpohjaa. Keskusluokitus voidaan tehdä myös monella muulla tapaa, mutta lopputulos on yleensä samankaltainen. Aluerakennetta voidaan kuvata myös erilaisilla tavoitettavuusvyöhykkeillä. Ne kuvaavat sitä, miten helposti esim. asukkaat, palvelut tai työpaikat ovat tavoitettavissa.

Yhteysverkko muodostaa maakunnan tai seudun aluerakenteen rungon. Tieverkon tai yksittäisen tiejakson kehittämistä arvioidaan seutusuunnittelussa pitkälti sen mukaan, miten se tukee suunniteltua alue- tai yhdyskuntarakennetta ja miten se edistää alueen kehitystä.

Taajamien kohdalla seutukaavatasoisia kysymyksenasetteluja ovat mm:

- Pidetäänkö tie nyky paikalla vai onko tarvetta varautua ohitustiehen?
- Kummalta puolelta taajamaa ohitustie tulisi rakentaa?
- Mikä on paras ohitustien sijainti taajaman yhdyskuntarakenteen kannalta?
- Mitkä ovat päätien kehittämisen vaikutukset aluerakenteeseen, maankäyttöön ja ympäristöön?

Liikennejärjestelmien kehittäminen

Seutukaavoituksessa käsitellään kaikkia liikennemuotoja ja niiden aluevarauksia. Koko seutukaava- aluetta koskevien liikennepoliittisten kehittämistavoitteiden ohella käsitellään usein varsinkin suurimpia kaupunkiseutuja tai nauhamaisia aluerakennevyöhykeitä omina kokonaisuuksinaan.

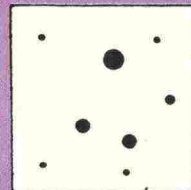
Liikennejärjestelmien kehittämissuunnitelmien laatiminen on suositeltavaa suurimmille kaupunkiseuduille, joissa tarkasteltava alue muodostaa useamman kunnan käsittävän toiminnallisen kokonaisuuden. Näissä suunnitelmissa käsitellään seudun liikennepoliittikkaa, kulkumuotojakautumaa, liikenneturvallisuutta, yhdyskuntarakennetta, päätieverkkoa, rahoitusta, ympäristö- ja muita vaikutuksia jne. Periaatteena on, että liikennejärjestelmää kehitetään osana muuta yhteiskunnan kehittämistä ja yhdyskuntasuunnittelua.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämissuunnittelu on osa seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelua, joten tällaiset selvitykset tulisi laatia kiinteässä yhteistyössä seutukaavoituksen kanssa.

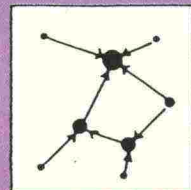
Tieverkon toiminnallinen luokittelu seutukaavassa

Seutukaavoituksen tieverkkosuunnittelussa on teiden toiminnallisella luokittelulla tärkeä merkitys, koska sen avulla voidaan osoittaa tieverkon tehtävä ja merkitys koko aluerakenteessa. Tiet luokitellaan keskusten ja erilaisten yhteistoiminta-alueiden edellyttämien yhteystarpeiden ja tien liikennevirtojen perusteella ottaen huomioon tieverkon kokonaisrakenteen.

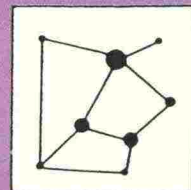
Seutukaavoituksessa ja tielaitoksen suunnittelussa tulee pyrkiä yhteneväiseen toiminnalliseen tieluokitukseen. Tähän voidaan päästä vain yhteistyöllä seutukaavoituksen ja tieverkkosuunnittelun kesken. Koska seutukaavoituksen näkökulma on tavoitteellisempi tai se tähtää kauemmas tulevaisuuteen, saattaa vähäisiä eroja tieluokitukseen kuitenkin jäädä.



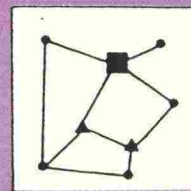
1. Väestö



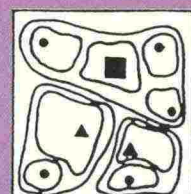
2. Yhteystarve



3. Yhteysverkko



4. Keskusverkko ja yhteydet



5. Vaikutusalueet

Kuva 16. Aluerakenteen käsitteen kuvaus.

(Lähde: Paananen-Talvitie: Seutusuunnittelu)

Vahvistettujen seutukaavojen tieluokitus on ohjeellinen, eivätkä tieluokat ole ohjausvai-
kutuksiltaan sellaisenaan tieviranomaisia sitovia. Tie voidaan toteuttaa alempi- tai
ylempiluokkaisenaakin kuin seutukaava osoittaa. On kuitenkin syytä selvittää neuvotte-
luilla, onko poikkeaminen seutukaavan periaatteiden kannalta merkittävä, varsinkin, jos
tie aiotaan toteuttaa ylempiluokkaisena.

Jos seutukaava sisältää sekä nykyisen tien että sitä myöhemmin korvaavan uuden
tievarauksen, tulisi nykyisen tien tieluokka uuden tien toteutumisen jälkeen selittää
kaavaselostuksessa.

Varautuminen uusiin pitkän aikavälin tieyhteystarpeisiin

Tärkeä osa seutukaavoitusta on pitkän aikavälin yhteystarpeiden osoittaminen. Nämä
ovat usein sellaisia yhteyksiä, joista ei ole vielä laadittu erillisiä selvityksiä. Aluevarauk-
set perustuvat enemmänkin seutukaavoituksen yhteydessä syntyneisiin aluerakenteel-
lisiin kehittämistarpeisiin ja kuntien kehitystoiveisiin. Ne on nähtävä pitkälti liikennever-
kon kehittämiseen liittyvinä periaatteellisina yhteystarpeina, jotka eivät osoita yhteyden
tarkkaa sijaintia maastossa vaan pikemminkin yhteystarpeen ja seutukaavaliiton kan-
nan tien tavoitetasoon. Tällaiset pitkän aikavälin yhteystarpeet merkitään seutukaavoi-
hin yleensä ohjeellisella aluevarauksella (katkoviiva).





Hyvin pitkän aikavälin tievarauksiin ei tielaitos ole yleensä pitänyt tarpeellisena laatia
tarve- tai muita selvityksiä. Periaatteena tulisi kuitenkin olla, että myös seutukaavoituk-
sen pitkän aikavälin tiealuevarauksista voitaisiin laatia tielaitoksen toimesta kaavoitusta
palvelevia pääsuuntaselvityksiä tai muita teknisiä selvityksiä. Seutukaavan pitkän
aikavälin tievarauksilla pyritään siihen, että aluevaraukset otetaan huomioon yleis- ja
detaljikaavoituksessa. Tielaitoksen kanta näihin yhteyksiin varmistetaan kaavaa val-
misteltaessa neuvotteluin ja lausunnoilla.

2.2 TIEVARAUSTEN OSOITTAMINEN SEUTUKAAVASSA


2.2.1 Käytettävät seutukaavamerkinnot

Seutukaavoissa käytetään ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeiden mukaisia kaavamerkintöjä. Tieliikennemerkinnot kuuluvat viivamerkintöihin, joilla osoitetaan kapeiden alueiden käyttötarkoitus.

Taajama-alueen ulkopuolella käytettävät merkinnot:

	<i>Moottoritie tai moottoriliikennetie (mt).</i>
	<i>Valta- tai kantatie (vt).</i>
	<i>Seudullinen tie (st).</i>
	<i>Kokooja- tai yhdystie (kt tai yt).</i>

Taajama-alueiden merkinnot:

	<i>Moottoriväylä (mv).</i>
	<i>Seudullinen pääväylä (sp).</i>
	<i>Alueellinen pääväylä (ap).</i>
	<i>Kokoojakatu (kk).</i>

Muita yleisiin teihin liittyviä seutukaavamerkintöjä:

	<i>Liittymä.</i>
	<i>Eritasoliittymä.</i>
	<i>Eritasoristeys ilman liittymää.</i>
	<i>Maaliikenteen alue.</i>

2.2.2 Seutukaavamerkintöjen soveltaminen yleisten teiden kannalta

Tieluokitus

Ympäristöministeriön merkintäohjeen mukaan seutukaavassa tulisi käyttää taajama-alueilla eri liikennemerkeitä kuin taajama-alueiden ulkopuolella. Käytännössä tässä on esiintynyt vaihtelua. Yleisten teiden kannalta olisi selkeämpää, jos taajama-alueilla-kin käytettäisiin samaa merkintää kuin taajaman ulkopuolella. Uuden tieluokituksen mukainen seutukaavan teiden luokittelu olisi pääsääntöisesti seuraava:

- moottoritie- tai moottoriliikennetie (mt)
- valtatie (vt)
- kantatie (kt)
- seututie (st)
- yhdystie (yt).

Mikäli seutukaava koskee vain taajama-alueita, esim. kaupunkiseutua, voidaan soveltaa pelkästään taajama-alueiden tieluokitusta. Tien luokan osoittaa paitsi merkinnän leveys tarvittaessa myös kirjaintunnus.

Yhtenäinen viiva ja katkoviiva

Tiet osoitetaan seutukaavassa joko yhtenäisellä viivamerkinnällä tai katkoviivamerkinnällä. Yhtenäinen viiva tarkoittaa vahvistuvaa aluevarausta ja katkoviiva ohjeellista aluevarausta.

Yhtenäisellä viivamerkinnällä merkitään:

- olemassa olevat tiet
- tiet, joiden osalta tiesuunnitelma on laadittu
- tiet, joiden osalta tien yleissuunnitelma on laadittu tai joiden sijainti on muuten selvitetty vastaavalla tarkkuudella.

Katkoviivamerkinnällä merkitään:

- tiet, jotka osoittavat pitkän aikavälin aluevaraustarvetta
- tiet, joiden osalta on olemassa epävarmuutta tien sijainnista tai vain alustavia suunnitelmia
- vaihtoehtoiset tielinjaukset.

Ongelmaa on esiintynyt siinä, missä määrin katkoviivamerkinnällä tarkoitetaan ottaa kantaa tien sijaintiin, vai onko se pelkästään tarvetta osoittava. Katkoviivan käyttötarkoitus tulisi selvittää seutukaavaselostuksessa. Harkittavissa olisi myös eri merkinnän käyttö pelkän yhteystarpeen osoittamiseen. Myös katkoviivan muodosta voidaan päätellä merkinnän tarkoitusta. Suora katkoviiva tai murtoviiva osoittaa pelkkää yhteystarvetta. Seutukaavakartan lisäksi tietarpeita on mahdollista esittää kaavaselostuksessa.

Vaihtoehtoiset tielinjaukset

Vaihtoehtoisia tielinjauksia ei mielellään tulisi sisällyttää seutukaavaan. Ne tulisi selvittää seutusuunnittelun tai hankkeen tarveselvityksen laatimisen yhteydessä. Ellei ennen seutukaavan laatimista tai kaavoituksen kuluessa ole päädytty yhteen selvään vaihtoehtoon ja halutaan turvata eri vaihtoehtojen myöhemmät toteuttamismahdollisuudet, voidaan seutukaavassa osoittaa myös vaihtoehtoisia tievarauksia. Vaihtoehdot tulisi kuitenkin pyrkiä rajoittamaan kahteen linjaukseen tai esittää niitä vain kaavaselostuksessa. Vaihtoehtoisten tielinjausten osoittaminen seutukaavassa edellyttää, että ympäröivän alueen muu maankäyttö on seutukaavatarkkuudella vaihtoehtoista riippumaton.

Vaihtoehtoiset tielinjaukset merkitään:

- toinen yhtenäisellä viivalla ja toinen katkoviivalla, jolloin yhtenäinen viiva osoittaa seutukaavan ensisijaisen kannan
- tai molemmat katkoviivalla.

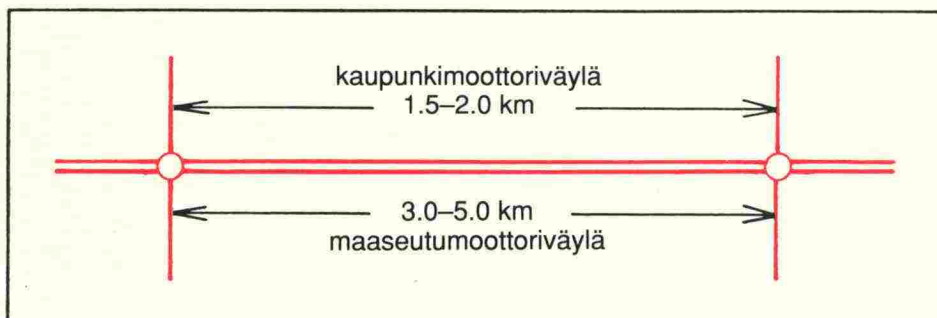
Liittymät

Suuntaisliittymälle ei ole osoitettu seutukaavan merkintäohjeessa omaa merkintää. Se voidaan tarvittaessa osoittaa seutukaavassa yleiskaavamerkinnällä:



Suuntaisliittymä

Liittymävälejä voidaan seutukaavassa säädellä myös kaavamääräyksin. Tärkeimpien liittymien paikat sekä alue- ja yhdyskuntarakenne ovat voimakkaasti sidoksissa keskenään, joten seutukaavalla on keskeinen merkitys tärkeimpien liittymien paikkoja määriteltäessä. Varsinkin eritasoliittymien sijainti tulisi selvittää jo seutukaavoituksen yhteydessä. Liittymävälit on tutkittava tarkemman liikenneteknisen suunnittelun avulla etenkin taajamaalueilla. Moottoriteiden liittymäväleistä on *Pääväylät kaupunkialueilla* -ohjeessa annettu oheisen kuvan mukaiset ohjearvot. Maankäytön liittäminen moottoriväyliin tapahtuu rinnakkaisteiden ja eritasoliittymien kautta.



Kuva 17. Moottoriväyliin liittymävälit yleisesti.

2.2.3 Muut tiensuunnitteluun liittyvät aluevaraukset

Maa-ainesten otto

Maa-ainesten ottoalueet merkitään seutukaavaan seuraavasti:



Maankamaran aineiden ottoalue.

Merkinnällä osoitetaan alueita, joilla jo otetaan huomattavasti maa-ainesta tai varaudutaan siihen. Seutukaavan tarkoitus on toimia ohjeena kuntakohtaisten suunnitelmien laadinnalle ja maa-ainelupien käsittelylle. Seutukaavassa on myös aluevarauksia, joilla ottamisesta tulisi pidättäytyä, esim. suojelu- ja virkistysalueet. Eri seutukaava-alueiden seutukaavoissa merkinnät saattavat poiketa huomattavastikin toisistaan.

Haettaessa maa-ainesten ottolupaa on tarkistettava seutukaavan mahdolliset aluevaraukset ko. alueella ja otettava tarvittaessa yhteyttä seutukaavoitusta hoitavaan kuntaliittoon. Tarvittaessa on pyydettävä lausunto. Tämä on välttämätöntä varsinkin silloin, kun alue sisältyy vahvistetun seutukaavan virkistysalueeseen, suojelualueeseen tai maa- ja metsätalousalueeseen, jolla on ympäristöarvoja. Lausunto saattaa olla syytä pyytää myös eräissä muissa tapauksissa esimerkiksi, kun ottamisalue on pohjavesialueella, taajamatoimintojen laajenemisalueella tai arvokkaalla maisemakokonaisuudella tai kun ottamisalue on lähellä em. alueita.

Meluntorjunta

Seutukaavoissa on meluntorjunnan osoittamiseen käytetty erilaisia ohjeellisia osa-aluemerkintöjä. Merkintöjä on käytetty esim. lentokenttien melualueiden osoittamiseen. Tieliikennemerkintöihin voidaan liittää seutukaavamääräys, jolla pyritään estämään asuin- yms. rakentaminen liian lähelle tietä. Tällaisella määräyksellä on mahdollista rajoittaa rakentamista melualueelle varsinkin alueilla, joilla ei ole voimassa muita kaavoja kuin seutukaava.

Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen

Liikenneturvallisuuden kannalta seutukaavan ratkaisuilla on huomattava välillinen vaikutus. Keskeiset seutukaavan liikenneturvallisuuden parantamiskeinot ovat:

- eheän yhdyskuntarakenteen luominen; ei nauhamaista tienvarsirakentamista tai päätien taakse rakentamista
- liikenneverkon jäsennöinti
- liikennejärjestelmän kehittäminen
- liikenneturvallisuutta koskevat kaavamääräykset.

Seutukaavassa osoitetaan taajamien kasvualueet yleispiirteisesti. Yleiskaavassa ne tarkennetaan ja niiden toteutus ajoittuu. Vaarana on, että seutukaavassa pitkän aikavälin aluevaraukseksi tarkoitettu reservialue otetaan käyttöön ennen kuin liikenteelliset edellytykset ovat olemassa. Jos on oletettavissa, että tällaista reservialuetta aletaan toteuttaa suunnittelemattomasti, voidaan seutukaavamääräyksillä asettaa ehtoja alueiden turvallisten kulkuyhteyksien järjestämisestä.

3 YLEISET TIET YLEISKAAVASSA

3.1 YLEISKAAVAAN LIITTYVÄ LIIKENNESUUNNITTELU

3.1.1 Yleiskaavan liikennesuunnitelmat

Yleiskaavoitukseen liittyvät keskeisimmät liikennesuunnitelmat ovat:

- taajaman tie- ja katuverkkosuunnitelma
- tärkeimpien teiden ja katujen yleissuunnitelmat.

Muita yleiskaavatasoisia liikennesuunnitelmia ovat esim. liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelmat, kunnan tieverkkosuunnitelmat ja liikennemuotokohtaiset erillissuunnitelmat. Nämä voivat kohdistua mm. joukkoliikenteeseen, liikenneturvallisuuteen, viitoitusjärjestelmään tai pysäköintiin. Suurimmilla paikkakunnilla liikennesuunnittelu, kuten kaavoituskin on jatkuva suunnitteluprosessi, jolloin eri osasektoreiden suunnitelmia pyritään pitämään jatkuvasti ajan tasalla.

Koko kunnan yleiskaavan tai taajaman osayleiskaavan laatimiseen tulisi pääsääntöisesti liittyä tie- ja katuverkkosuunnitelman laatiminen. Sen sisältöä käsitellään *Taajaman tie- ja katuverkkosuunnitelman laatiminen* -ohjeessa.

Tien yleissuunnitelman laatiminen liittyy uuden tien rakentamistarpeeseen tai tien huomattavaan parantamiseen. Yleissuunnitelmalla varmistutaan hankkeen toteutuskelpoisuudesta ja vaikutuksista sekä annetaan ohjeet tiesuunnittelua varten. Usein päätien yleissuunnitelman laatiminen voi käynnistää tie- ja katuverkkosuunnitelman ja yleiskaavan laatimisen tai tarkistamisen.

Mikäli yleiskaava on tarkoitus vahvistaa, tulisi kaavassa olevien tärkeimpien yleisten teiden tilavarausten perustua tien yleissuunnitteluun varsinkin, jos tielle on odotettavissa uutta tilavarausta edellyttäviä parantamistoimenpiteitä. Yleissuunnitelmia on tarvittaessa laadittava pelkästään kaavoitusta varten, vaikka tien rakentaminen tai huomattava parantaminen ei olisi vielä tulossa toteutusohjelmiin. Tällaisesta pelkästään kaavoituksen tarpeita palvelevasta yleissuunnitelmasta ei tehdä toimenpidepäätöstä vaan hyväksymispäätös, jolla hyväksytään tien tekninen ratkaisu. Varsinkin delegointiyleiskaavan laatimisen yhteydessä on huolehdittava riittävästä tiensuunnittelusta.

Toiminnallinen näkökulma

Liikenne on seurausta erilaisten toimintojen, kuten asumisen, työpaikkojen ja palvelujen vuorovaikutuksesta. Yleiskaavoituksessa määritellään pitkälle toimintojen keskinäinen sijainti kunnassa. Yleiskaavoitus on siten liikenteen suunnittelun kannalta keskeinen vaihe. Liikennesuunnittelu on liikenteen toiminnallisten ratkaisujen etsimistä yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa. Siinä ratkaistaan koko yhdyskunnan liikennejärjestelmän pääperiaatteet.

3.1.2 Yleiset tiet ja toimintojen sijoittelu

Yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenteen hajoaminen on lisännyt henkilöauton käyttöä ja liikennettä päivittäisillä työmatkoilla ja asioinnissa. Tämä puolestaan lisää tienpidon kustannuksia ja liikkumiskustannuksia sekä heikentää liikenteen turvallisuutta. Tärkeä yhdyskuntasuunnittelua koskeva tavoite on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen eli olemassa olevien alueiden täydennysrakentaminen ja uusien alueiden sijoittaminen nykyisten väliin. Yhdyskuntarakenteen eheyttä voidaan liikennesuunnittelun keinoin testata tutkimalla syntyvien ajoneuvomatkojen yhteispituus (suorite) eri maankäyttö- ja verkkovaihtoehtoissa.

Yleisenä periaatteena toimintojen sijoittamiselle tulee olla, että mahdollisimman suuri osa päivittäisistä matkoista voidaan tehdä jalan tai polkupyörällä ja että toimintojen sijoittelussa otetaan huomioon palvelutasoltaan hyvän joukkoliikenteen järjestämis- mahdollisuus. Näin voidaan ennakolta estää monien liikenneongelmien syntyminen.

Taajaman päätien sijainti

Päätien likimääräisen sijainnin suhteessa keskustajaamaan tulisi olla ratkaistu jo tieverkkosuunnitelma-/tarveselvitys-/seutukaavoitusvaiheessa. Yleissuunnitelma-/yleiskaavatasolle jää yleensä tien tarkemman linjauksen selvittäminen ja usein myös sen ratkaiseminen, parannetaanko taajaman lävistävä yleinen tie nykyiselle paikalle vai rakennetaanko ohikulkutie. Mikäli taajaman kautta kulkeva tie on valtatie, tulee pääsääntöisesti pyrkiä taajaman ohittavaan ratkaisuun. Liikennesuunnittelulla on selvitettävä kehityspolku nykyisestä tiestä ohitustiehen. Suurilla kaupunkiseuduilla ei valtatie-täkään useimmiten sijoiteta kokonaan taajaman ulkopuolelle pitkien kiertojen välttämiseksi tai siitä syystä, että tie palvelisi myös kaupunkien sisääntuloliikennettä. Harvaan asutuilla seuduilla, missä taajamien välimatkat ovat suuret, on taajaman kautta kulkevan valtatie säilyttäminen nykypaikalla usein luontevampaa kuin ohikulkutien rakentaminen.

Tiheään asutuissa osissa maata kantatiet on usein rakennettu ohikulkutienä. Harvaan asutuilla seuduilla kantatie ja varsinkin seututie voi kulkea taajaman läpi tulevaisuudessa, jos on mahdollista turvata ulkoisen ja sisäisen liikenteen toimivuus ja turvallisuus sekä ottaa riittävästi huomioon liikenteen aiheuttamat ympäristöhäiriöt ja taajamakuvaliset näkökohdat. Taajaman lävistävät yhdystiet suunnitellaan paikallisen maankäytön ja ympäristön ehdoilla.

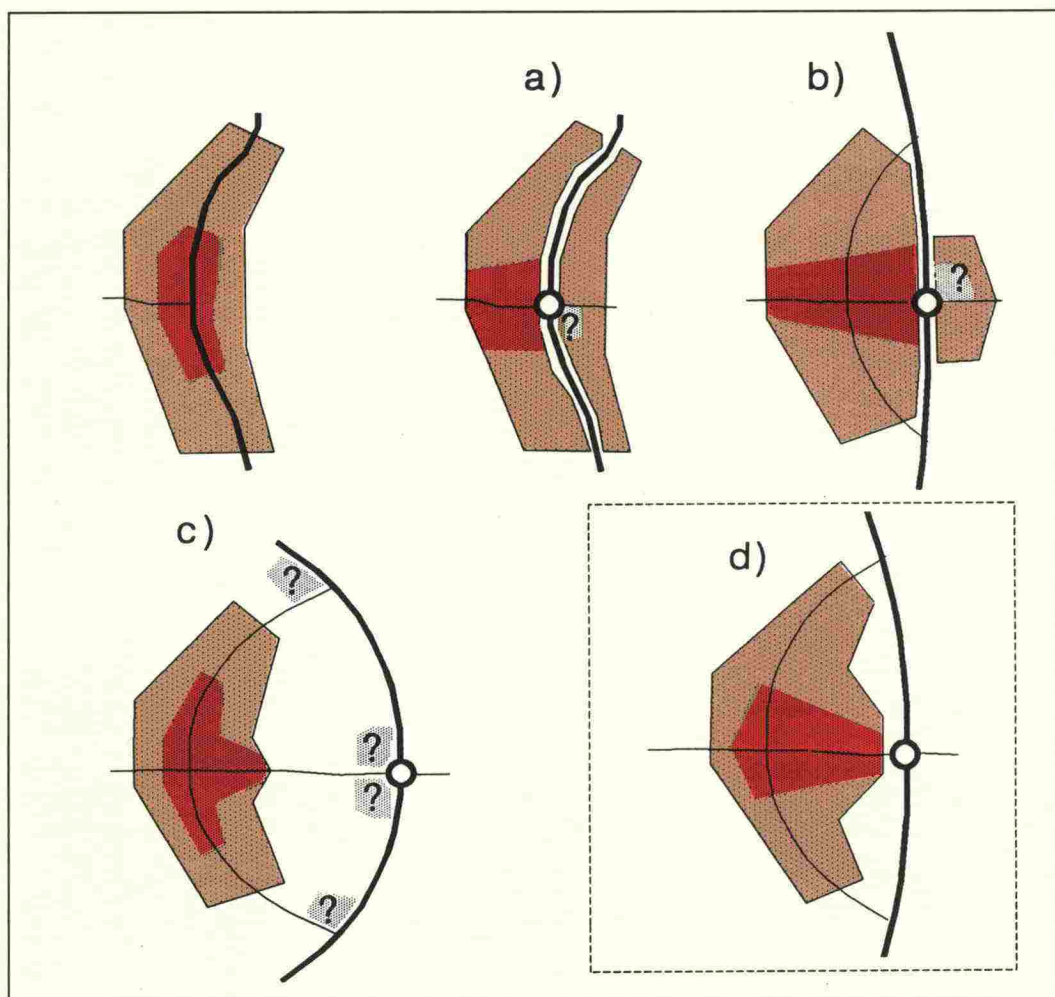
Nykypaikalle parannettava tie (ns. 0+ -vaihtoehto) tukee yleensä paremmin yhdyskuntarakenteellisia tavoitteita kuin taajaman sivuuttava uusi tie. Nykypaikalla tie saattaa kuitenkin muodostaa selvästi taajamaa jakavan tekijän. Maankäytön liittämisen taajaman lävistävään päätiehen tulisi tapahtua alueellisten pääväylien ja kokoojävylien kautta.

Nykypaikan vaihtoehtona lisäksi on yleensä tarpeen tutkia uusien päätien linjausvaihtoehtoja. Ohikulkutien sijainti ja liittymäratkaisut on suunniteltava yhteistyössä yleiskaavoituksen kanssa. Vaihtoehtojen yhdyskuntarakenteellisten ja maankäyttöllisten vaikutusten arvioinnissa tarvitaan yhteistyötä tieviranomaisten ja kaavaviranomaisten välillä, mutta päätökset arvioinnista tehdään kaavoitusjärjestelmässä. Liikennesuunnittelulla on lisäksi tutkittava mahdollisesti syntyvien uusien liikenteellisesti vetovoimaisten alueiden vaikutusta yleisiin teihin ja liikenteeseen.

Ohikulkutien taakse rakentaminen

Ohikulkutien sijainti tulisi suunnitella siten, ettei se houkuttele maankäyttöä hakeutumaan ohikulkutien taakse. Tien taakse rakentamista ilman eritasoristeyksiä tulee välttää, koska se synnyttää liikenneturvallisuuden kannalta arveluttavaa tien ylittämistarvetta. Sellaiseen rakentamiseen, joka edellyttää suoraa tonttiliittymää ohikulkutielle, tulee suhtautua kielteisesti. Eritasoliittymä tai -risteys mahdollistaa tien taka-alueen käytön, mikäli se tapahtuu suunnitelmallisesti ja järjestelyjen toteutus varmistetaan. Jos tien taakse rakentaminen katsotaan perustelluksi, olisi rakentamisen laajuus ratkaistava yleiskaavalla. Tien taakse rakentaminen tulisi toteuttaa ohikulkutiehen nähden tien poikittaissuunnassa eikä tienvarsirakentamisena, joka muuttaa tien luonteen jälleen taajaman läpikulkutieksi. Vähäistä maankäyttöä varten ei taas ole kannattavaa rakentaa kalliita eritasojärjestelyjä.

Jos halutaan estää rakentaminen uuden ohikulkutien taakse ennen määräaikaa, voidaan se tehdä vahvistetun yleiskaavan avulla, joka sisältää taaja-asutuksen kieltävän kaavamääräyksen, ns. ajoitusmääräyksen.



Kuva 18. Taajaman pääväylän sijainnin vaikutus yhdyskuntarakenteeseen. Paikalleen parannettuna päätie helposti jakaa taajamaa (a). Liian lähelle (b) tai liian kauas (c) rakennettuna ohikulkutie saattaa hajottaa taajamaa. Sopivalla etäisyydellä (d) taajaman rakenne on mahdollista pitää koossa.

Tienvarsirakentaminen

Tienvarsirakentaminen aiheuttaa yleensä ongelmia liikenneturvallisuudelle ja heikentää tien palvelutasoa. Mikäli tienvarsi on jo rakennettu tai maankäyttöä aiotaan tienvarressa lisätä, tulisi maankäyttö suunnitella siten, että tien ylittämistarve on mahdollisimman vähäinen ja ylittäminen tapahtuu turvallisesti. Liittymäjärjestelyiden ja tieverkon jäsentelyn avulla on pyrittävä siihen, ettei maankäyttö tukeudu suoraan päätiehen. Jo toispuoleinenkin palvelu- ja hallintoalueiden sijainti päätien varressa aiheuttaa liikenneturvallisuusongelmia.

Asuntorakentamista välittömästi sisääntulotienä toimivan päätien tai taajaman lävistävän päätien varressa tulisi välttää. Nauhamainen suunnittelematon rakentaminen pääteiden varsilla tulisi estää yleiskaavoituksen, rakennusjärjestyksen ja rakennuslupamenettelyn keinoin. Rakennusjärjestyksessä voidaan mm. antaa pinta-alarajoituksia tai etäisyysvaatimuksia rakennuksen sijoittumiselle yleiseen tiehen nähden. Taajaman sisääntulotie ja sen ympäristö tulee suunnitella siten, että tienkäyttäjän on helppo orientoitua liikennetilanteeseen.

Erilliset palvelualueet

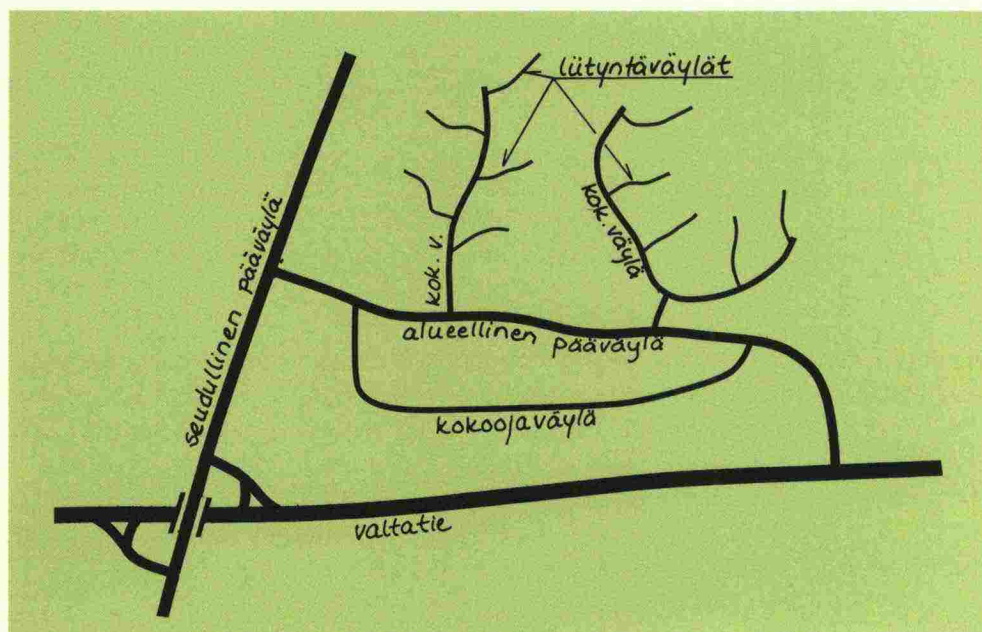
Pääteihin tukeutuvat taajamasta erilliset kaupalliset palvelukeskukset ovat yhdyskuntarakenteen, liikenneturvallisuuden ja autottomien kannalta ongelmallisia. Erilliset kauppakeskukset heikentävät olevien palvelujen kehittämismahdollisuuksia muualla taajamassa ja hajauttavat yhdyskuntarakennetta. Mikäli tällaisiin suuriin kauppakeskuksiin yleiskaavoissa kuitenkin varaudutaan, tulisi ne sijoittaa taajamien keskustalueille tai keskustan välittömään tuntumaan tai suurilla kaupunkiseuduilla aluekeskuksiin, jolloin ne tukevat yhdyskuntarakennetta. Tällöin päivittäisten tavaroiden ostokset voidaan suorittaa myös polkupyörällä tai jalan.

Huomattavimpien palvelukeskusten sijaintiperiaatteet tulisi ratkaista jo seutukaavassa ja tarkempi sijainti ja mitoitus yleiskaavassa, mikäli tällaisiin varaudutaan. Liikennesuunnittelun tehtävänä on selvittää yleiskaavaa varten palvelukeskuksista aiheutuvat vaikutukset liikenteen määrään ja suuntautumiseen, väylien mitoitukseen, liikenneturvallisuuteen sekä liikenneinvestointien rahoitusmahdollisuudet.

3.1.3 Yleiskaavan tieverkko

Tieverkon jäsentely ja nopeustaso

Tieverkon jäsentely on oleellinen osa yleiskaavan liikennesuunnittelua. Tiet luokitellaan kahteen pääluokkaan sen mukaan, palvelevatko ne ulkoista liikennettä vai tien lähialueen maankäyttöä. Pääväylät toimivat taajaman ohikulku-, läpikulku- tai sisääntulotienä eli palvelevat lähinnä taajaman ulkoista liikennettä. Paikallisväylät palvelevat tien lähialueen maankäyttöä. Pääväylät hoitavat siirtymistehtävän ja paikallisväylät liittynän maankäyttöön. Samalla eriaisteiset väylät rajaavat taajaman yhtenäisiin alueyksiköihin muodostaen rungon taajamarakenteelle. Taajamissa väylän toiminnallisen luokan määrittely tapahtuu tie- ja katuverkkosuunnittelun avulla. Luokittelu tehdään tieviranomaisten ja kaavaviranomaisten yhteistyönä.



Kuva 19. Yleiskaavan tieverkon jäsentelyperiaate taajamissa.

Teiden jäsentely toiminnallisiin luokkiin kuvastaa tien palvelutasoa ja muodostaa lähtökohdan tien tekniselle mitoitukselle. Tien palvelutason kuvaajana ajonopeudella on keskeinen merkitys. Teiden toiminnallisen luokituksen ja tien nopeustason välinen vastaavuus on normaalitapauksessa oheisen taulukon mukainen.

Taulukko 1. Eriluokkaisten teiden nopeustasot (km/h) eri maankäyttöympäristöissä.

Tieluokka	Keskusta	Muu taajama	Maaseutu
Moottoritie		80-100	100-120
Moottoriliikennetie		80-100	100
Valtatie		80-100	100
Kantatie	50-60	80	100
Seututie	40-60	60-80	80
Yhdystie	30-50	50-60	80

Em. taulukko antaa erään lähtökohdan kaavoituksen tarpeisiin sen arvioimiseksi, mitä eriluokkaiset tiet käytännössä merkitsevät maankäytön kannalta. Kaavalla ei kuitenkaan määritellä nopeusrajoituksia, vaan ne suunnitellaan erikseen tienpitäjän toimesta. Tieluokka on vain eräs tekijä, joka määrittää tien nopeusrajoitusta. Tien viereinen maankäyttö ja sen liittämistapa sekä tien leveys ja liikennemäärät ovat keskeisiä nopeusrajoituksen määrittäysperusteita.

Yleiskaavassa esitettävät tiet

Se, mitkä tiet yleiskaavasta tulisi käydä ilmi, riippuu kaavan laajuudesta, mittakaavasta ja tarkoituksesta. Yleisenä tavoitteena pidetään seuraavia:

- Koko kunnan yleiskaava sisältää valta-, kanta-, seutu- ja yhdystiet sekä taajama-alueilla seudulliset pääväylät, alueelliset pääväylät sekä tärkeimmät kokoojaväylät.
- Taajaman osayleiskaava sisältää seudulliset ja alueelliset pääväylät ja kokoojaväylät.
- Taajaman osan osayleiskaava sisältää pääväylien ja kokoojaväylien lisäksi tärkeimmät liityntäväylät.

Liittymäjärjestelyt ja -välit

Yleiskaavassa tulee selvittää yleisten teiden liittymäjärjestelyt. Periaatteena on, että kaikki pääväylien liittymät osoitetaan. Varsinkin vahvistettavaksi tarkoitetun yleiskaavan kohdalla tämä on välttämätöntä. Liittymien paikkojen tulisi perustua yleiskaavan laatimisen yhteydessä laadittuun tieja katuverkkosuunnitelmaan tai tien yleissuunnitteluun. Liittymävälit on aina selvitettävä aluekohtaisesti eikä liittymittäin niin, että liikenteen ja taajaman kasvaessakin liikenteen turvallisuus ja toimivuus voidaan varmistaa. Liittymäväliin vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

- **Tieverkon jäsentely:** Mitä korkeampi tieluokka, sitä suurempia liittymävälejä liikenteen toimivuus edellyttää.
- **Liikennemäärä:** Liikennemäärän kasvaessa liittymäväli kasvaa.
- **Nopeustavoite:** Nopeustason kasvaessa liittymäväli kasvaa.
- **Tien asema tieverkossa:** Jos tie on osa valtakunnallista tieverkkoa, liittymävälit ovat sitä suuremmat mitä merkittävämmästä tiestä valtakunnallisesti on kysymys. Taajamien ohikulkutielle sallitaan vain vähän liittymiä. Taajamien sisään tulotiellä liittymävälit pienenevät asteittain lähestyttäessä taajaman keskustaa. Taajaman läpikulkutiellä liittymäväleihin vaikuttaa tien luokka ja pitkämatkaisen liikenteen määrä. Taajamateinä toimivilla yleisillä teillä liittymävälin määrittää tienvarren maankäyttö.
- **Tien laatutasotavoite:** Mitä korkeammaksi laatutasotavoite on asetettu sitä suuremmat ovat liittymävälit. Uudelle tielle asetetaan yleensä hyvä laatutasotavoite. Vanhalla tiellä voidaan usein joustaa laatutasosta.
- **Ympäristö ja maankäyttö:** Tiiviissä maankäyttöympäristössä liittymävälit ovat pienet mutta liittymät järjestellyt.
- **Liikenteen luonne:** Pitkämatkaisen liikenteen osuuden kasvaessa liittymävälit kasvavat.
- **Tiejaksolle ominaiset ratkaisut:** Liittymätyypeissä ja -väleissä pyritään yhtenäisyyteen.
- **Tien geometria:** Vaikuttaa hyväksyttäviin liittymäpaikkoihin.
- **Viitoitus:** Viitoituksen havaittavuus edellyttää riittäviä liittymävälejä erityisesti korkealuokkaisilla teillä.
- **Liikennetekniikka:** Ajajan kyky reagoida liikenneteknisiin ratkaisuihin asettaa reunaehdot liittymäjärjestelyjen suunnitteluun (kiihdytyskaistat, sekoittumisalueet, liittymien kanavointi yms.).
- **Valo-ohjaus:** Yhteenkytkettyyn valo-ohjaukseen on varauduttava liittymäväleissä jo ennen liikennevalojen asentamista.

Taulukossa 2 on esitetty suositus tasoliittymien normaaleista minimiväleistä. Taulukkoa sovelletaan kaavoituksessa varsinkin silloin, kun liittymäjärjestelyjä ei ole suunniteltu erillisellä tie- ja katuverkkosuunnitelmalla tai tien yleissuunnittelulla tai taajamien ulkopuolella yksityisteiden järjestelysuunnitelmalla. Suositeltavan mukaisia liittymävälejä käytetään silloin, kun olosuhteet em. liittymävälin arviointiin vaikuttavien tekijöiden perusteella sen mahdollistavat. Poikkeuksellisen minimivälin käyttö vaatii aina erityisperusteluja. *Pääväylät kaupunkialueilla* -ohje antaa tarkemmat perusteet liittymäjärjestelyistä kaupunkialueilla.

Taulukko 2. Tasoliittymien minimivälit yleisillä teillä tien toiminnallisen luokan mukaan.

Tieluokka	Liittymäväli (m)	
	Suositteltava	Poikkeuksellinen
Valtatiet	1200 - 600	300
Kantatiet	1000 - 400	250
Seututiet	400 - 250	150
Yhdystiet	250 - 50	-

Taajamateiden liittymät

Taajamien ydinkeskustoissa rakennuskaava-alueilla olevien yleisten teiden liittymien suunnittelussa on otettava huomioon ympäröivän maankäytön luonne ja maankäytön asettamat rajoitukset. Yleinen tie, joka lävistää taajaman ydinkeskustaa voidaan taajaman liikennesaneerauksen yhteydessä suunnitella ympäröivää maankäyttöä ja ympäristöä painottaen. Tällaisen maankäyttö- ja ympäristöpainotteisen taajamatien liittymäväleissä joudutaan usein poikkeamaan em. liittymävälisuosituksista. Tällöin liikenneturvallisuus on hoidettava muilla keinoin, esim. asettamalla alhaisia nopeusrajoituksia yleiselle tielle ja kehittämällä liikenneympäristöä.

Taajamateilla tulisi pyrkiä riittävän pitkiin yhtenäisiin tiejaksoihin, jotka erottuvat toisistaan luonteensa puolesta. Taajamien keskustaa lähestyttäessä voidaan saapumista taajamiin ilmentää ns. sisäänuloportin avulla. Portin jälkeen liittymävälit pienenevät ja väylä suunnitellaan tarvittaessa katumaiseksi. Liittymävälit ja liikenteen nopeustavoite suunnitellaan toisiaan tukeviksi.

3.1.4 Liikenneturvallisuus yleiskaavassa

Liikenneturvallisuutta ei voida erottaa yleiskaavan muusta suunnittelusta. Liikenneturvallisuus on läpikäyvä suunnitteluperiaate kaikissa yleiskaavoituksen ja liikennesuunnittelun vaiheissa. Yleiskaavoituksen liikenneturvallisuuden suunnittelu on kaksijakoista: toisaalta se on ennalta ehkäisevää ja toisaalta olevien ongelmien poistamista ja lieventämistä. Seuraavaan on koottu yhteenveto niistä näkökohdista ja suunnitteluperiaatteista, jotka tulisi ottaa huomioon yleiskaavan liikenneturvallisuuden suunnittelussa. Asiaa käsitellään tarkemmin ympäristöministeriön ja tiehallituksen ohjeessa *”Liikenneturvallisuus kaavoituksessa”*.

Inhimillinen lähtökohta:

- Suunnittelun perusteita liikenneturvallisuudessa ovat vanhusten ja lasten toimintamahdollisuudet erityisesti asuntoalueilla ja päivittäisiin palveluihin suuntautuvilla yhteyksillä.

Toimintojen sijoittelu:

- Toimintojen sijoittelulla pyritään eheyttämään yhdyskuntarakennetta ja minimoimaan syntyvän autoliikenteen määrää.
- Toimintojen sijoittelulla luodaan edellytykset kevytliikenteen ja joukkoliikenteen käytölle päivittäisillä matkoilla.

Ehden yhdyskuntayksiköiden muodostaminen:

- Riittävän suurten ja ehden asuntoalueiden suunnittelu pääliikenneväylistä erotettuna mahdollistaa alueen oman palveluvarustuksen ylläpidon ja kevytliikenteen käytön.

Turvallisten liikennemuotojen suosiminen:

- Kevytliikenteen verkko suunnitellaan mahdollisimman kattavaksi ja sen yhdistävyys hyväksi.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan mm. tehostamalla maankäyttöä reittien varsilla.
- Autoliikennettä rajoitetaan esim. pysäköintijärjestelyillä ja keskusta-alueiden autottomilla vyöhykkeillä.

Liikenneverkon jäsentely:

- Autoliikenteen verkon jäsennointi tien toiminnallisen merkityksen mukaisesti lisää liikenneturvallisuutta.
- Kevytliikenteen väylät luokitellaan pääreitteihin ja paikallisreitteihin.

Liikennemuotojen erottelu:

- Kevytliikenne erotellaan pääväylillä erillisille kevytliikenteen väylille ja risteäminen eritasoon.
- Joukkoliikenteen reitit suunnitellaan toimiviksi ja siten, että pysäkeiltä on hyvät yhteydet kevytliikenteen verkkoon.

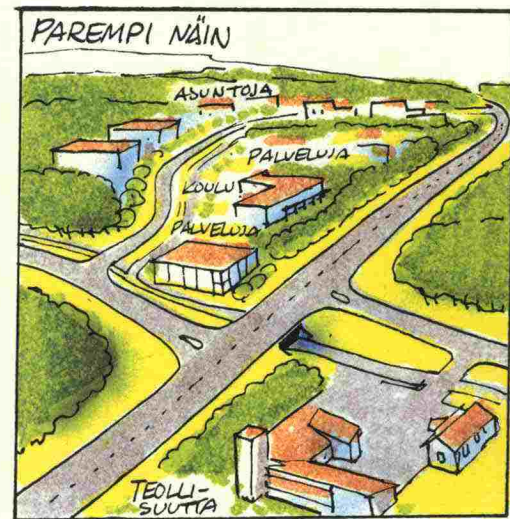
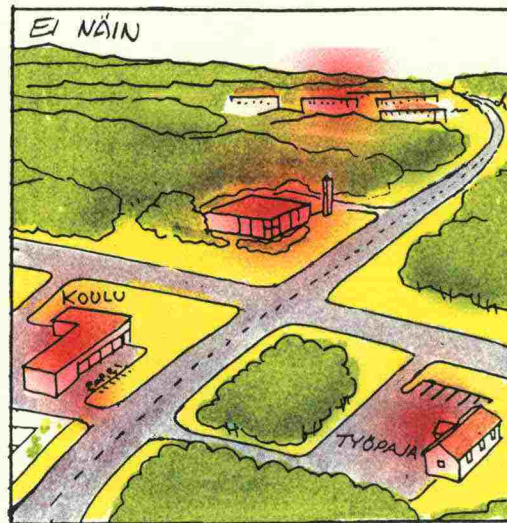
Olevien ongelmakohteiden suunnittelu:

- Liikenneturvallisuuden nykyiset ongelmakohteet kartoitetaan onnettomuustilastojen, avainryhmien haastattelujen ja onnettomuuksien analysoinnin avulla (liikenneturvallisuussuunnitelma).

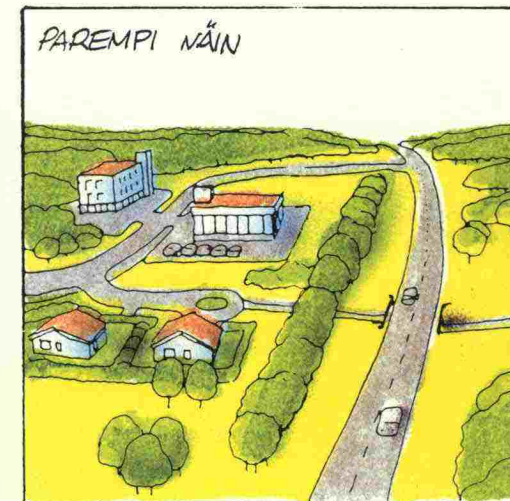
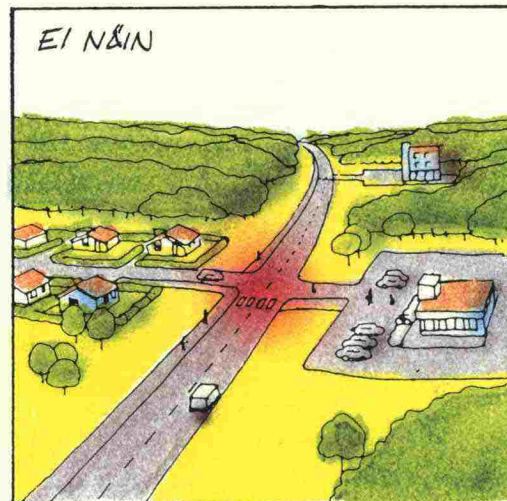
Liikenneympäristön kehittäminen:

- Luodaan johdonmukaisia, miellyttäviä ja selkeitä liikenneympäristöjä ajonopeuksien hillitsemiseksi alueilla, joilla liikennemuodot sekoittuvat.
- Huolehditaan tien laadun jatkuvuudesta selkeästi hahmottuvilla tiejaksoilla, joilla toimitaan tietoisesti joko maankäytön tai liikenteen ehdoilla.
- Asuntoalueilla vältetään pitkiä suoria tieosuuksia ja tuetaan tien mitoituksella ja rakennusten sijoittelulla tien matalia nopeusrajoituksia.

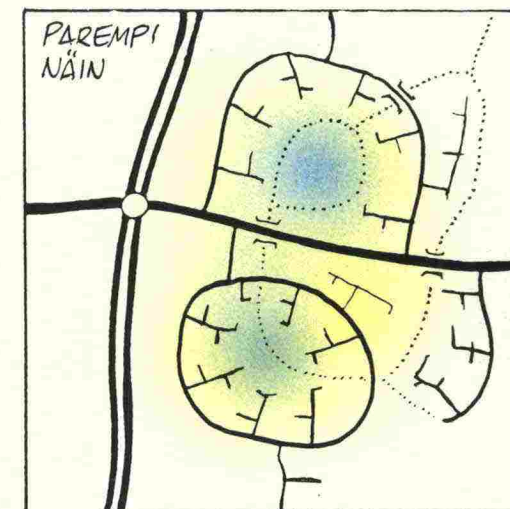
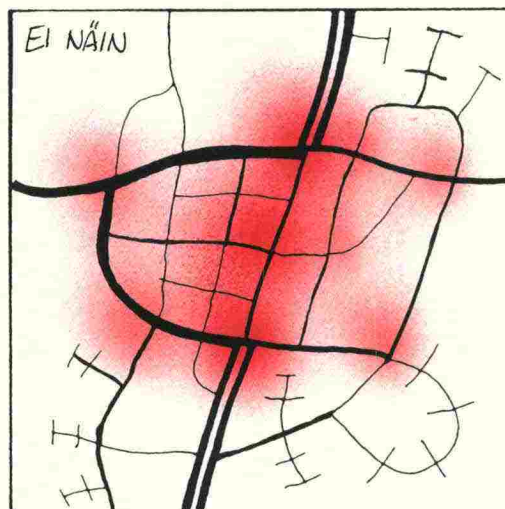
Kuva 20. Liikenneturvallisuus yleiskaavassa.

**Yhdyskuntarakenteen
ehyttäminen**

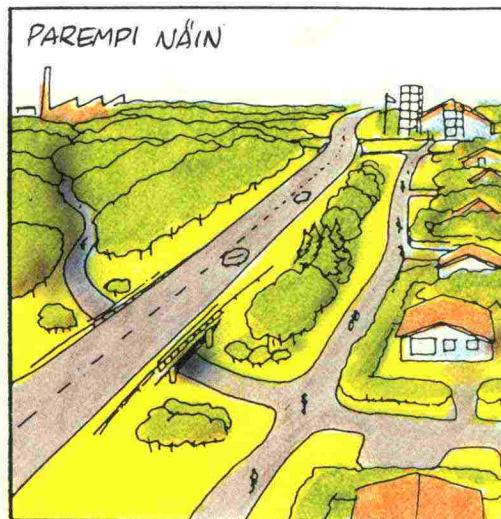
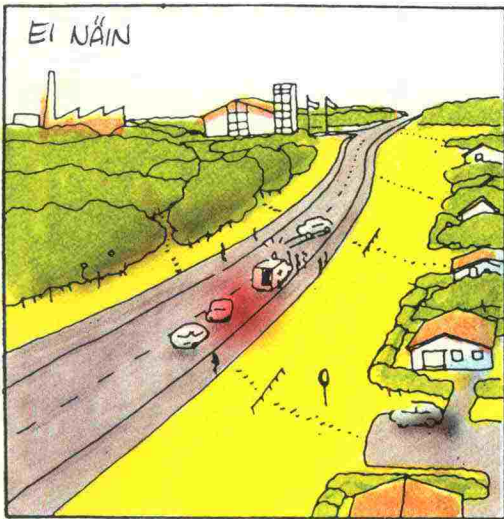
Yleiskaavalla tulisi ehyttää taajaman rakennetta. Lähellä toisiaan sijaitsevat asunto-, työpaikka- ja palvelualueet synnyttävät vähemmän liikennettä, mikä lisää turvallisuutta. Liikkuminen on mahdollista jalan ja polkupyörällä.

**Toimintojen
sijoittelu**

Pääteiden varteen sijoittuvat toiminnot tulisi sijoittaa siten, että vaarallista tien ylittämistarvetta syntyy mahdollisimman vähän.

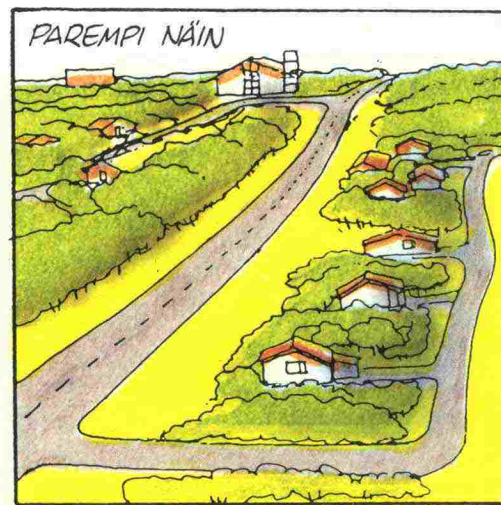
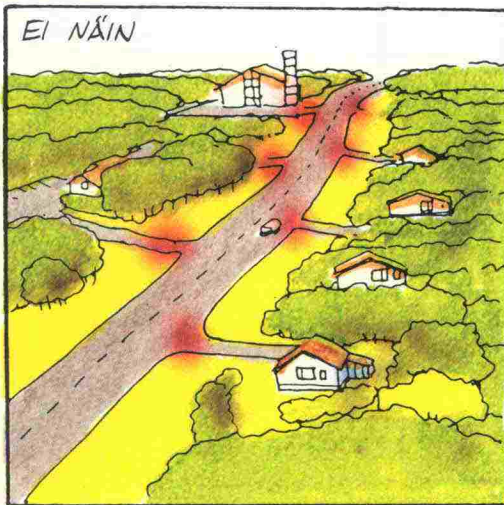
**Liikenneverkon
jäsentely**

Jäsentelemällä tie- ja katuverkko eriluokkaisiin väyliin voidaan välttää liikenneturvallisuutta heikentävää nopean ja hitaan liikenteen sekoittumista ja kohtaamista.



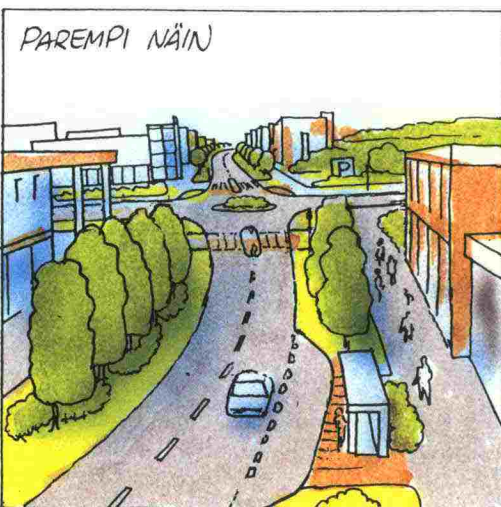
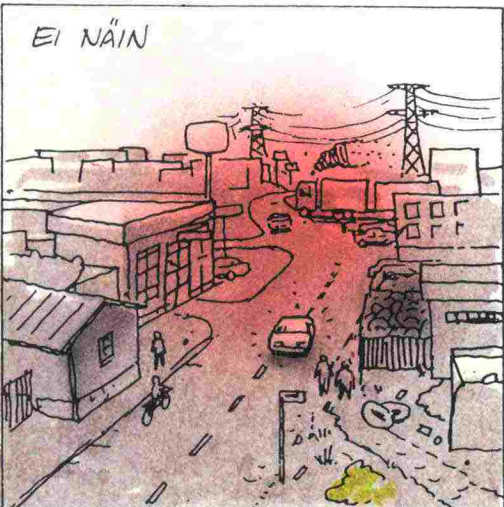
**Kevytliikenteen
erottelu**

Kevytliikenne on pääteiden varsilla erotettava omille väylille ja risteäminen pääteiden kanssa eritasoon.



**Liittymä-
järjestelyt**

Liittymien paikka, väli ja tyyppi on suunniteltava yleiskaavan yhteydessä. Tonttiliittymiä ei tulisi sallia pääteille.



**Miellyttävä
liikenneympäristö**

Liikenneympäristö vaikuttaa kuljettajan ajotapaan. Miellyttävä ja johdonmukainen liikenneympäristö on myös turvallinen.

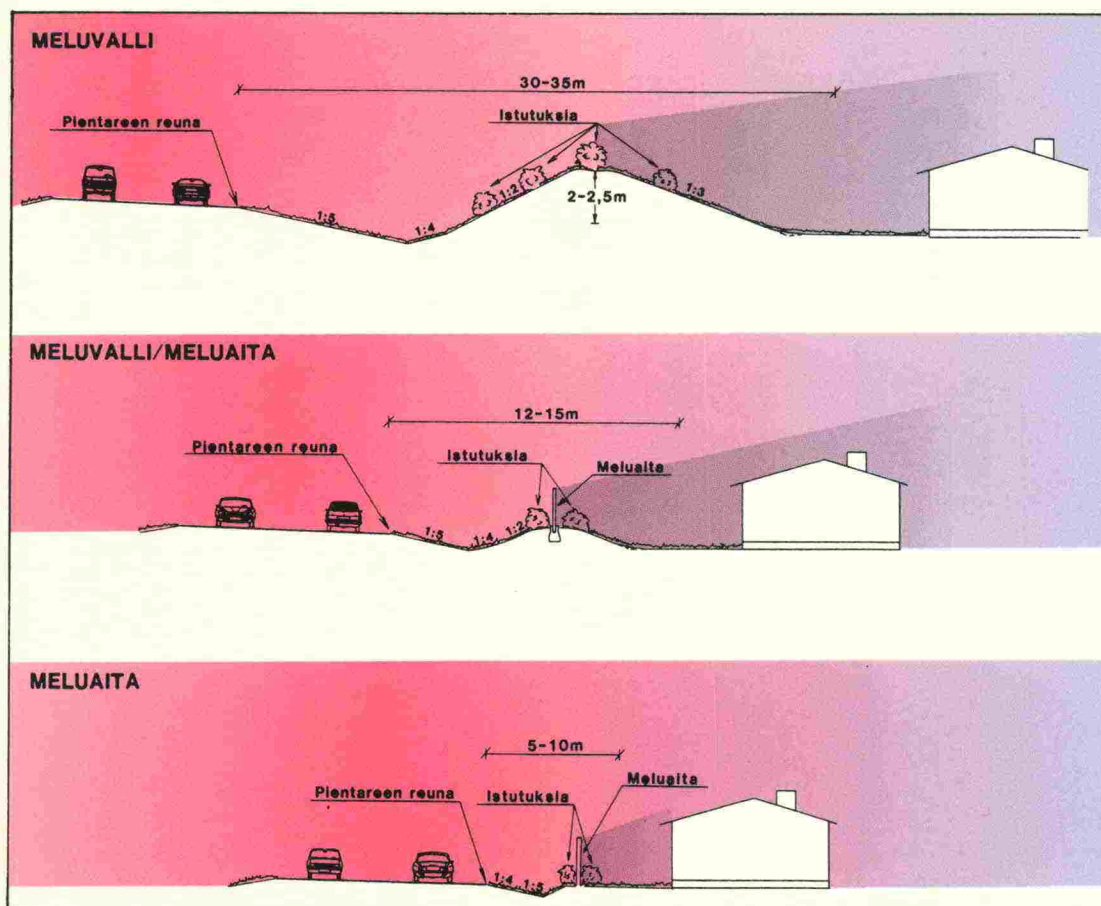
3.1.5 Ympäristö

Ympäristön kestävä kehityksen huomioon ottaminen on oleellinen osa yleiskaavata-son liikennesuunnittelua. Yleiskaavan liikenteen ympäristökysymysten suunnittelu tulee toteuttaa yhteistyössä ympäristö- ja kaavoitusviranomaisten kanssa. Ympäristö-vaikutusten arviointi ei koske ainoastaan uusia teitä, vaan tieverkon muutosten vaikutukset tulisi ottaa huomioon myös vanhoilla teillä, joilta liikenne siirtyy rakennettaville teille.

Liikennemelu

Maankäytön ja liikenteen suunnittelulla tulee pyrkiä välttämään meluhaittojen syntymistä. Maankäyttö ja tie on sijoitettava toisiinsa nähden siten, että vältetään melutasosta annettujen ohjearvojen ylittämistä (valtionneuvoston päätös).

Tien yleissuunnitelmassa tai tie- ja katuverkkosuunnitelmassa selvitetään tien aiheut-tama melutaso ja melualueet sekä niillä oleva asutus ja kartoitetaan meluntorjuntatoi-menpiteet. Melutasoa voidaan alentaa sijoittamalla tie leikkaukseen tai rakentamalla meluvalli tai -seinä. Uutta asuntorakentamista ei melualueelle tulisi sijoittaa. Sen sijaan melua sietävät työpaikka- ja palvelualueet voivat sijoittua melualueelle. Lyhyellä täh-täyksellä nopein tapa vähentää liikennemelua ja muitakin päästöjä on ajonopeuden alentaminen.



Kuva 21. Melunsuojausesimerkkejä.

3.2 TIEVARAUSTEN OSOITTAMINEN YLEISKAAVASSA

3.2.1 Käytettävät yleiskaavamerkinnot

Tiealuevaraukset osoitetaan yleiskaavassa ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeiden mukaisesti joko viivamerkinnoilla tai aluevarausmerkinnoilla. Käytettävät merkinnot ovat seuraavat:



Liikennealue.

Merkintää käytetään, kun ei ole mahdollista tai tarpeen eritellä eri liikennemuotojen aluevarauksia omilla merkinnoilla.



Tieliikenteen alue.

Merkinnällä osoitetaan liikenneväylille, pysäköintialueille ja -laitoksille, terminaaleille, linja-autoasemille ja vastaaville liikenteen toiminnoille varattavat alueet.

Taajama-alueella käytettävät merkinnot:



Moottoriväylä.



Seudullinen pääväylä.



Alueellinen pääväylä.



Kokoojakuu tai -tie.

Taajama-alueen ulkopuolella käytettävät merkinnot:



Moottoritie tai moottoriliikennetie.



Valta- tai kantatie.



Seudullinen tie tai kokoojatie.



Yhdystie.

Taajama-alueen teihin voidaan osayleiskaavoissa, ja erityistapauksissa myös koko kunnan yleiskaavoissa, sisällyttää alimpana luokkana liityntäkadut tai -tiet. Taajamien ulkopuolisilla alueilla voidaan haluttaessa osoittaa alimpana tieluokkana myös pääsytiet.

Muut merkinnot:



Liittymä.



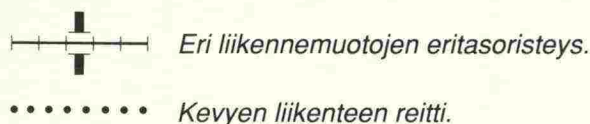
Eritasoliittymä.



Suuntaisliittymä.



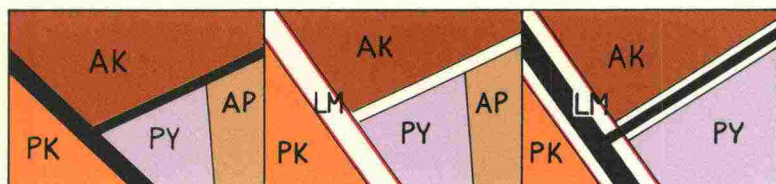
Eritasoristeys ilman liittymää.



3.2.2 Yleiskaavamerkintöjen soveltaminen yleisten teiden kannalta

Tievarauksen osoittamistapa

Yleiskaavoissa on käytetty mitä erilaisempia merkitsemistapoja liikenneväylille. Suositeltavaa olisi käyttää kaavamerkintäohjeiden mukaisia merkintöjä. Se, käytetäänkö tiealuevarauksissa viivamerkintöjä vai aluevarausmerkintöjä, riippuu lähinnä käytettävästä mittakaavasta. Myös molempien merkintätapojen yhtäaikainen käyttö on mahdollista, mikä onkin suositeltavaa mittakaavan sen salliessa. Ellei tieluokitusta osoiteta kaavakartalla, tulisi se sisällyttää kaavaselostukseen. Osayleiskaavoissa, joiden mittakaava lähentelee asema- tai rakennuskaavan mittakaavaa, voidaan soveltuvin osin käyttää näiden yksityiskohtaisten kaavojen mukaisia merkintöjä.



Kuva 22. Liikenneväylien merkitsemistapoja yleiskaavassa.

On huomattava, etteivät kaavamerkintäohjeen mukaiset yleiskaavan liikenneväylämerkinnät ota kantaa tien hallinnolliseen luokitukseen. Sekä yleinen tie että katu osoitetaan niissä samoilla merkinnöillä. Jos käytetään aluevarausmerkintöjä, on suositeltavaa, että kaikki valtion ylläpidettäväksi tarkoitetut yleiset tiet osoitetaan vahvistettavissa ja varsinkin delegointiyleiskaavoissa LM-merkinnällä. Tällöin kadut, rakennuskaavatiet ja yksityistiet osoitettaisiin aluevarausmerkinnällä ilman LM -merkintää. Poikkeustapauksessa voidaan käyttää myös alaindeksiä v = valtio ja k = kunta. Näin voidaan myöhemmin selvittää, kenen toteutettavaksi liikennealue yleiskaavaa laadittaessa on tarkoitettu. Teiden hallinnollisesta jaosta on pyrittävä saamaan yksimielinen ratkaisu tielaitoksen ja kunnan kanssa yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Varsinkin delegointiyleiskaavan osalta tämä on tärkeää.

Yleiskaavamerkintäohjeet eivät sisällä tievarauksen osoittamista katkoviivalla, kuten seutukaavan merkintäohjeissa. Tätä on kuitenkin jonkin verran käytetty. Merkintää voidaan käyttää eräissä tapauksissa osoittamaan varauksen epävarmaa sijaintia tai toteutusajankohtaa. Merkinnän tarkoitus on syytä selvittää kaavamerkintä- ja määräysosassa tai kaavaselostuksessa.

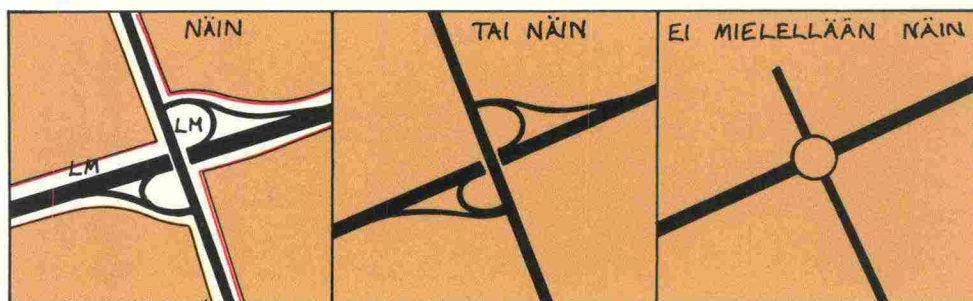
Tieluokituksen soveltaminen yleiskaavassa

Taajama-alueellakin olisi maaseututaajaman yleiskaavassa usein selvempää käyttää seudullisen pääväylän asemasta valtatie- ja kantatie-nimityksiä. Liikenneväylien toiminnallisia luokkia osoittavat viivamerkinnot ovat luonteeltaan verkon rakennetta osoittavia. Vahvistetussa yleiskaavassa vahvistus koskee siten aluevarausta eikä tien hallinnollista tai toiminnallista luokkaa.

Liittymien osoittaminen yleiskaavassa

Kaikkien valta- ja kantateihin ja yleensä myös seututeihin liittyvien teiden liittymät tulisi käydä ilmi yleiskaavasta. Tämä merkitsee, että taajama-alueilla kaikkien vähintään kokoojaväyläluokkaisten teiden ja taajamien ulkopuolella kaikkien vähintään yhdystie-luokkaisten teiden liittyminen em. teihin esitetään yleiskaavassa. Osayleiskaavoissa voidaan tarvittaessa osoittaa myös tärkeimpien liityntäväylien liittymät. Valta- ja kanta-teiden osalta tulisi osayleiskaavoissa osoittaa kaikkien niihin liittyvien teiden liittymät, myös merkittävät yksityistieliittymät, mikäli sellaisia tielle sallitaan.

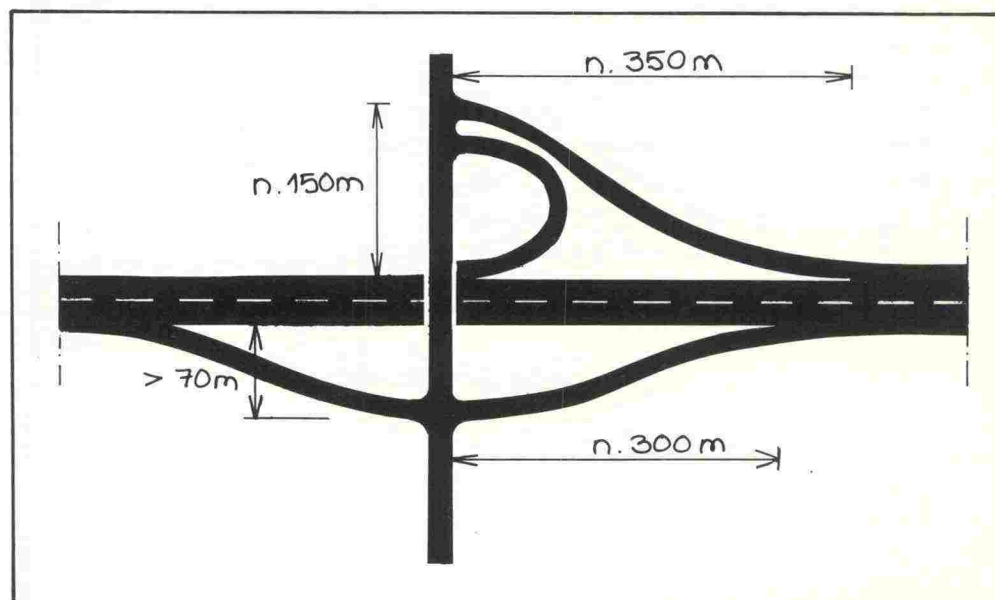
Tasoliittymät voidaan osoittaa yleiskaavassa viivamerkinnällä, liikennealuevarauksella tai molemmilla. Eritasoliittymä osoitetaan joko symbolilla, viivamerkinnällä tai aluevarauksella. Suositeltavana eritasoliittymän merkitsemistapana on pidettävä aluevarausmerkintää ja sen sisälle osoitettuja ramppijärjestelyjä.



Kuva 23. Eritasoliittymien osoittamistapoja yleiskaavassa.

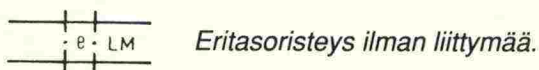
Eritasoliittymien ramppien sijainnin tulisi käydä yleiskaavasta ilmi, jotta niiden toteutusmahdollisuudet turvattaisiin. Pelkkä symbolimerkintä (ympyrä) ei yleensä takaa riittävää aluevarausta. Sen käyttö soveltuu lähinnä pienimittakaavaisiin koko kunnan yleiskaavoihin.

Eritasoliittymän aluevaraustarve tulisi selvittää tarkemmilla suunnitelmilla ainakin alueilla, joille on olemassa rakentamispaineita. Kuva 24 antaa likimääräisen käsityksen eritasoliittymän tilantarpeesta.



Kuva 24. Esimerkki eritasoliittymän aluevaraustarpeesta.

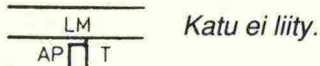
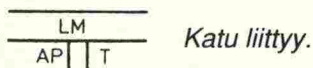
Yleiskaavassa liittymäkohtien erottaminen risteyskohdista on tärkeää. Jos käytetään vain aluevarausmerkintöjä, voidaan eritasoristeys osoittaa seuraavalla detaljikaava-merkinnällä:



Ellei liittyvää tietä kokonaisuudessaan haluta tai ole mahdollista yleiskaavassa osoittaa, voidaan liittymän paikka näyttää viivamerkintöjä käytettäessä lyhyellä alkavalla tienosalla:



Aluevarausmerkintöjä käytettäessä on tarkoissa osayleiskaavoissa mahdollista käyttää detaljikaavamerkintöjen mukaista nuolimerkintää tai seuraavaa merkintätapaa:



Ellei LM-merkintään ole esitetty liittyvää katua tai kaavatietä, on merkintä tulkittava siten, ettei tiehen ole tarkoitettu liittymää.

Liittymärajoitukset

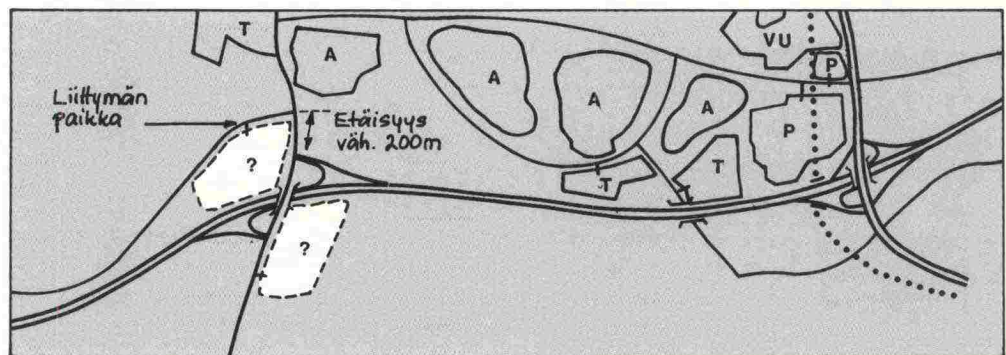
Usein jää epäselväksi, miten tulee suhtautua sellaisiin liittymiin, joita ei ole yleiskaavaan merkitty. Kun halutaan varmistaa, ettei määrätylle tieosalle osoiteta yleiskaavassa esitettyjen liittymien lisäksi muita detaljikaavoilla osoitettavia liittymiä, tulee rajoitus merkitä yleiskaavaan. Merkintätapana voidaan käyttää seuraavia:

- Lisätään tiemerkinän selitykseen yleiskaavamääräys, esimerkiksi *"Tielle sallitaan vain yleiskaavassa osoitetut liittymät"*. Käytettäessä aluevarausmerkintää LM, voidaan määräys osoittaa tiekohtaisin alaviitein ja osa-aluemerkinnöin, esim. LM-1.
- Tarkoissa osayleiskaavoissa voidaan poikkeuksellisesti käyttää myös detaljikaavamerkintöjen mukaista hakaviivamerkintää osoittamaan liittymäkieltoa.

Suosittelavaa on käyttää yleiskaavamääräystä. Sitä on tarpeen käyttää ainakin valta- ja kantateiden yhteydessä taajama-alueiden osayleiskaavoissa. Ellei liittymärajoituksia haluta esittää kaavakartalla, voidaan kaavaselostuksessa esittää pääteiden liittymäjärjestelyperiaatteet. Koko kuntaa koskevissa yleiskaavoissa ei liittymärajoitusten esittäminen yleensä ole tarkoituksenmukaista.

Eritasoliittymä ja lähialueen maankäyttö

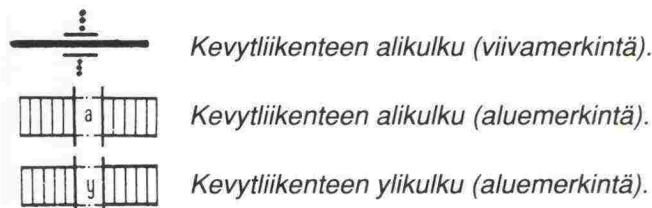
Eritasoliittymän lähialueet ovat vetovoimaisina alueina erityisen haluttuja kaupallisten palvelujen rakentamiseen, vaikka ne aiheuttavat kielteisiä seurauksia liikenteelle ja yhdyskuntarakenteelle. Liittymien lähialueiden maankäyttö tulisi osoittaa yleiskaavassa, jotta liittymä voidaan suunnitella oikein. Myöskin maankäytön liittyminen tieverkkoon tulisi käydä kaavasta ilmi. Rampin päästä liittymistä lähialueen maankäyttöön ei voida pitää hyväksyttävänä. Uuden tien rakentamisen jälkeen syntyvät suunnittelemattomat palvelu- tai työpaikka-alueet aiheuttavat usein huomattavia lisäinvestointitarpeita, jotka hyvällä kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteistyöllä olisi ennakolta voitu välttää.



Kuva 25. Liittymien lähialueiden maankäytön liittyminen yleisiin teihin.

Kevytliikenne

Yleiskaavassa osoitetaan kevytliikenteen pääreitit, osayleiskaavassa näiden lisäksi paikallisreitit. Kevytliikenteen väylien osoittaminen yleiskaavassa perustuu tie- ja katuverkkosuunnitelmaan tai erilliseen liikenneturvallisuuksuunnitelmaan. Kevytliikenteen väylien yksityiskohtaiset tilantarpeet tutkitaan pääväylien osalta tien yleissuunnitelmasa. Pääväylillä kevytliikenteen väylät erotellaan autoliikenteestä. Taajamien keskuksissa voidaan käyttää ajorataa liittyviä korotettuja kevytliikenteen väyliä. Kevytliikenteen risteämiskohdat pääteiden kanssa suunnitellaan yleensä eritasoon. Poikkeuksen muodostaa taajaman keskusta, missä se ei ole aina mahdollista. Kevytliikenteen risteäminen ajoneuvoliikenteen väylän kanssa voidaan osoittaa yleiskaavassa seuraavasti:



Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen suunnittelu kytkeytyy läheisesti yleiskaavoitukseen, sillä joukkoliikenteen kannalta on toimintojen sijoittelu ja tehokkuus avainasemassa. Yleiskaavoituksen laatimisen yhteydessä selvitetään joukkoliikenteen pääreitit ja pysäkit. Ne osoitetaan yleensä kaavaselostuksessa. Ratkaisujen tulisi perustua erilliseen joukkoliikennesuunnitelmaan tai muidenliikennesuunnitelmien yhteydessä laadittuun joukkoliikenteen reittisuunnitelmaan.

Yleiskaavamerkinnoissä ei ole suoranaisia joukkoliikenteen merkintöjä. Tarpeen mukaan voidaan käyttää seuraavaa detailjakaavamerkintää:



Meluntorjunta

Liikenteen meluhaittoja voidaan käsitellä kaavaselostuksessa. Liikennemelualue on mahdollista osoittaa yleiskaavakartalla ohjeellisella viivamerkinnällä. Myös melusuojaustarve pääteiden varressa voidaan yleiskaavassa osoittaa. Varsinaista merkintää ei yleiskaavan merkintäohjeissa tätä varten ole. Melunsuojausmerkintänä voidaan käyttää esim. seuraavaa:



Maa-ainesten otto

Yleiskaavassa merkitään maa-ainesten ottoalueet seuraavasti:



Maankamaran ainesten ottoalue.

Merkinnällä osoitetaan soran, turpeen tai muiden maankamaran ainesten ottoon varattavat alueet.

Vahvistettavassa yleiskaavassa voidaan rakennuslain 31 §:n nojalla antaa myös tarkempia määräyksiä ainesten ottamisesta. Määräys voi koskea esimerkiksi ainesten ottamisen järjestämistä maiseman ja pohjaveden suojelun vaatimukset huomioon ottavalla tavalla, esimerkiksi seuraavasti:

Rakennuslain 31 §:n nojalla määrätään, että alueen käyttö on järjestettävä siten, että maisema alueen eteläpuoliselta tieltä katsottuna säilyy ehjänä. Ainesten ottaminen ei saa ulottua 2 metriä lähemmäksi pohjaveden pintaa.

4 YLEISET TIET ASEMA-, RAKENNUS- JA RANTAKAAVASSA

4.1 YKSITYISKOHTAISIIIN KAAVOIHIN LIITTYVÄ TIENSUUNNITTELU

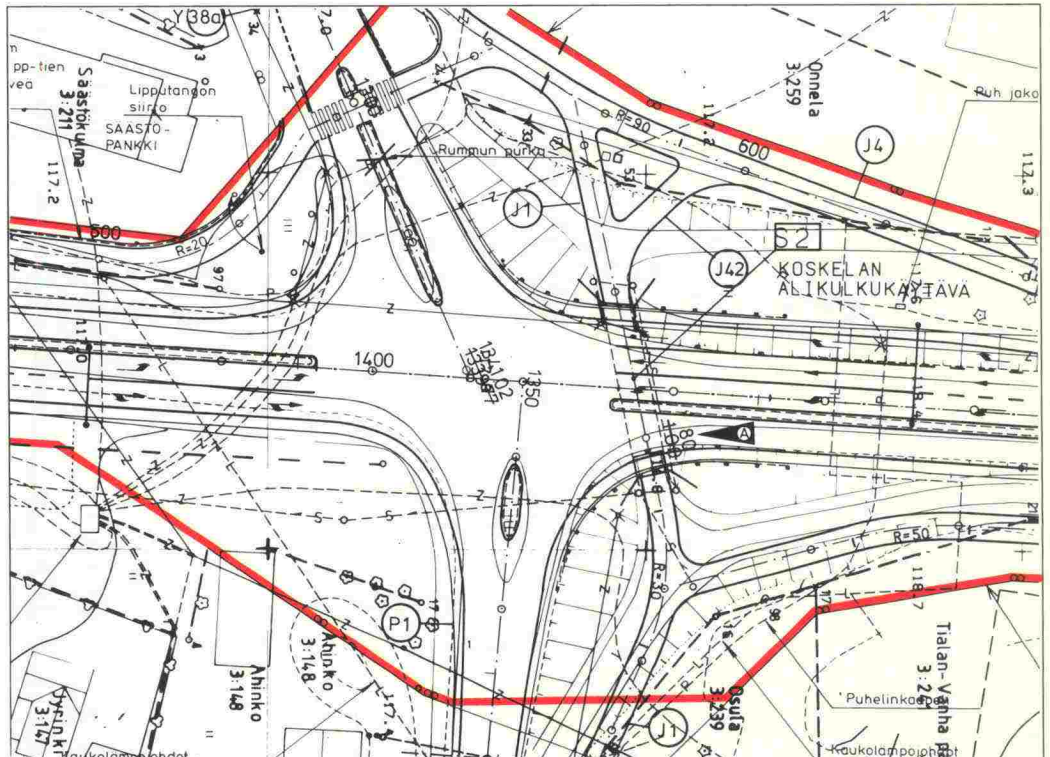
Detaljikaavoitukseen liittyvät tärkeimmät yleisiä teitä koskevat suunnitelmat ovat:

- tien yleissuunnitelma
- tiesuunnitelma

Jotta tien yleissuunnitelmaa voitaisiin hyödyntää detaljikaavojen liikennealuerajauksissa, on sen tarkkuuden vastattava kaavoituksen tarkkuutta. Normaalisissa järjestyksessä käsitelty ja hyväksytty tien yleissuunnitelma on jo usein riittävä kaavoituksen tarpeisiin. Varsinainen tiesuunnitelma on kaavoituksen kannalta vasta lopullisesti pitävä. Tiesuunnitelmaan sisällytetään ehdotus myös liikennealueen rajaukseksi kaava-alueella.

Aluevarausnäkökulma

Tiensuunnittelu tähtää suoraan toteutukseen, kun detaljikaavoissa asiaa tarkastellaan aluevarausnäkökulmasta. Tielaitoksen tulisi kyetä esittämään riittävän tarkasti yleisen tien aluevaraustarve kaavoitusta varten. Tarvittaessa on kyettävä vastaamaan kaavoituksen tarpeisiin laatimalla erilaisia yleistä tietä koskevia suunnitelmia ja tarkasteluja, vaikkei hankkeen toteuttaminen sisältyisi vielä toimenpideohjelmiin. Kiireellisissä tapauksissa voidaan suunnitelmia teettää yhdessä kunnan kanssa.



Kuva 26. Esimerkki tiesuunnitelmasta.

4.2 TIEVARAUSTEN OSOITTAMINEN YKSITYISKOHTAISISSA KAAVOISSA

4.2.1 Käytettävät detaljikaavamerkinnot

Yksityiskohtaisissa kaavoissa käytetään ympäristöministeriön kaavamerkintäohjeiden ja kaavamääräysohjeiden mukaisia merkintöjä (Kaavoitusohjeita 1/1977 ja 1/1980). Rantakaavassa käytetään soveltuvin osin asema- ja rakennuskaavamerkintöjä. Seuraavassa esitetään em. ohjeiden mukaiset yleisten teiden yhteydessä käytettävät keskeiset kaavamerkinnot ja niiden käyttöä koskevat selitykset.

Liikennealueet asemakaavassa



Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen.

Merkinnällä osoitetaan asemakaavassa rakennuslain 36 §:ssä tarkoitetut kauttakulku- tai sisääntulotiet suoja- ja näkemäalueineen.

Liikennealueet rakennuskaavassa ja rantakaavassa



Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen.

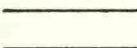


Yleinen tie suoja- ja näkemäalueineen.



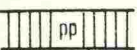
Yleinen tie vierialueineen.

Kadut ja rakennuskaavatiet



Katu/Rakennuskaavatie.

Kevytliikenteen väylät

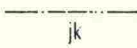


Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.

Yleisen tarpeen edellyttämä kevytliikenteen väylä merkitään yleensä em. merkinnällä. Erityistapauksissa saattaa kuitenkin olla tarpeen sijoittaa ko. väylä korttelialueelle. Tällöin käytetään seuraavia merkintöjä:



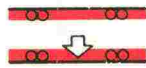
Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.



Alueen sisäiselle jalankululle varattu alueen osa.

Liittymät

Asemakaavan LT-alueille ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta, paitsi erityisesti järjestetyistä liittymäkohdista. Liikennealueiden ajoneuvoliittymät on siten osoitettava asemakaavassa. Liittymän sijainti käy ilmi kadun liittymisestä liikennealueeseen. Sijainti voidaan osoittaa myös erillisellä nuolimerkinnällä. Rakennuskaavassa liittymä voidaan osoittaa samoilla merkinnöillä kuin asemakaavassa.



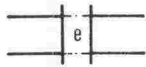
Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

Asemakaavassa voidaan kieltää liittymisen järjestäminen rakennuskorttelista katualueelle seuraavalla merkinnällä:

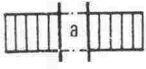


Katualueen rajan osa, jonka kautta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Risteäminen



Eritasoristeys.



Kadun tai liikennealueen alittava jalankulkukatu.

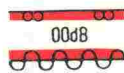


Kadun tai liikennealueen ylittävä jalankulkukatu.

Vastaavia merkintöjä voidaan käyttää myös osoittamaan muita liikenne- tai rautatiealueen alittavia tai ylittäviä liikenneväyliä.

Eri liikennemuotojen risteämistä osoittavissa merkinnöissä raskaamman liikennemuodon väylä piirretään ehjänä ja kevyemmän liikenteen väylä pistekatkoviivalla.

Liikennemelu



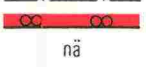
Merkintä osoittaa, että liikennealue on varustettava meluvallilla tai muulla melua estävällä rakenteella, jonka ääneneristävyys liikennemelua vastaan on vähintään 00 dB(A).

Vastaavasti voidaan merkinnällä osoittaa liikenneväylävarauksen vieressä oleva alue, esim. suojavihervyöhyke, varustettavaksi meluvallilla.

Muut merkinnät



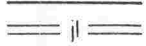
Yleisen tien suoja-alueeksi varattu alueen osa.



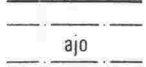
Yleisen tien näkemäalueeksi varattu alueen osa.



Suojaviheralue.



Joukkoliikenteelle varattu katu/tie.



Alueella oleva ajoyhteys.

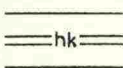
Ympäristöministeriön luonnoksessa asemakaavamääräysoppaaksi (24.1.1992) on esitetty mm. seuraavia uusia kaavamerkintöjä:



Yleinen pysäköintialue, jonka kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajoittuville tonteille.



Pihakatu.



Hidaskatu, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia.

4.2.2 Detaljikaavamerkintöjen soveltaminen yleisten teiden kannalta

Liikennealuemerkinnät

Asemakaavassa voidaan käyttää vain LT-merkintää rakennuslain 36 §:n mukaisiin liikennealueisiin. Rakennuskaavassa on mahdollista LT-, LYS- ja LYT-merkintöjen käyttö. Käytäntönä pidetään, että myös rakennuskaavassa osoitetaan kauttakulku- ja sisääntulotiet suoja- ja näkemäalueineen LT-merkinnällä.

Muiden kuin kauttakulku- ja sisääntuloteiden osoittamiseen voidaan rakennuskaavassa käyttää sekä LYS- että LYT-merkintää. Usein on päädytty LYT-merkinnän käyttöön, koska se sopii paremmin ahtaille taajama-alueille. LYS-merkintää on suositeltavaa käyttää ainakin silloin, kun on kysymys uudesta tievarauksesta, jonka laajuutta ei ole vielä riittävän yksityiskohtaisesti selvitetty.

Vanhoissa rakennuskaavoissa on kaikki liikennealueet osoitettu LT-merkinnällä. Sitä on käytetty sekä maanteilla että paikallisteilla. Useimmiten paikallistiet on vanhoissa rakennuskaavoissa merkitty kuitenkin rakennuskaavatiemerkinä. Ilman liikennealuemerkintää oleva liikenneväylä vanhoissa rakennuskaavoissa voidaan toteuttaa myös yleisenä tienä. Vuoden 1980 kaavamerkintäohjeiden jälkeen laadittujen detaljikaavojen kaavatiemerkinä on tulkittava tarkoittavan vain rakennuskaavatietä.

Rantakaavassa on usein käyttökelpoisin LYT-merkintä, varsinkin jos tie rajoittuu maa- ja metsätalousalueisiin. Myös kaupunkialueiden rantakaavoissa noudatetaan liikennealueissa rakennuskaavan mukaisia tulkintoja. Rakennuslain 36 §:n liikennealuetta koskevaa kohtaa ei sovelleta rantakaava-alueella.

Kevytliikenteen väylät

Yleisten teiden varsilla kulkevat ja niiden kanssa risteävät kevytliikenteen väylät sisällytetään yleensä liikennealuemerkintään. Tällöin on suositeltavaa piirtää kevytliikenteen väylä ohjeellisella katkoviivalla liikennealueen sisälle. Lisäksi on paikallaan esittää nykyiset ja suunnitellut kevytliikenteenväylät kaavaan liittyvässä havainnepiirroksessa. Kevytliikenteen väylää varten ei yleensä voida muodostaa erillistä liikennealuetta. Liikennealueen ulkopuolelle sijoittuvat kevytliikenteen väylät osoitetaan merkintäohjeen mukaan. Jalankululle tai polkupyöräilylle varatun kadun/tien sijasta voidaan käyttää myös nimitystä "kevytliikenteen väylä" ko. merkinnän selityksessä.

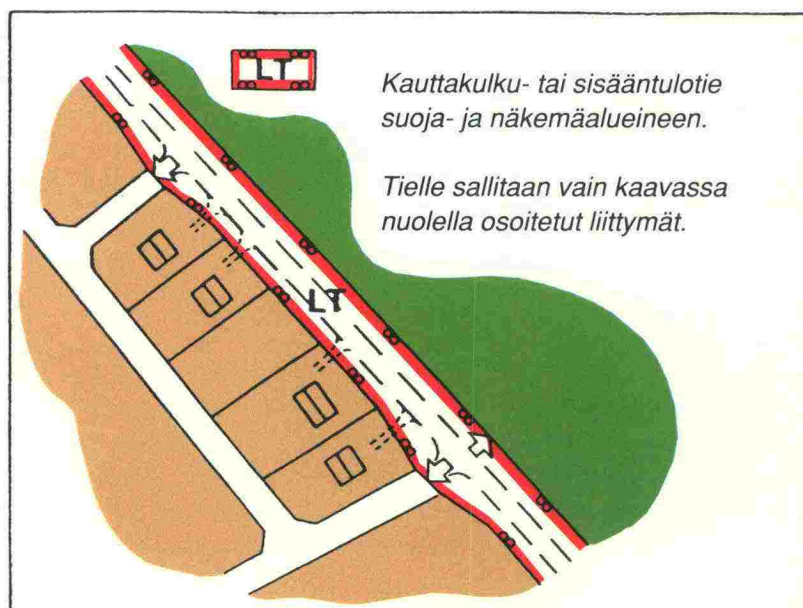
Liittymät

Periaatteena pidetään, että kaikki yleisten teiden liittymät osoitetaan detaljikaavoissa nuolimerkinnällä. Myös katu- ja rakennuskaavatieliittymät on syytä osoittaa nuolimerkinnällä, vaikka liittymän paikka olisikin selvä tai vaikka liittymä käykin ilmi jo liittyvän kadun tai rakennuskaavatien aluevarauksesta.

Poikkeuksellisissa tapauksissa voi olla välttämätöntä osoittaa kaavassa myös liittymän kulkusuunta, esim. huoltoasemien liittymissä. Tätä varten ei ole kaavamerkintäohjeissa erillistä merkintää. Nuolimerkintään voidaan sisällyttää tällöin esim. kirjaintunnus s = sisään ja u = ulos ja vastaava kaavamääräys. Tällaisia liittymän käyttöä rajoittavia muitakin määräyksiä voidaan antaa kaavassa, esim. kääntymiskielloja tai keskikaistan ylityskielloja kaksiajorataisten teiden liittymissä.

Liittymäkiellot

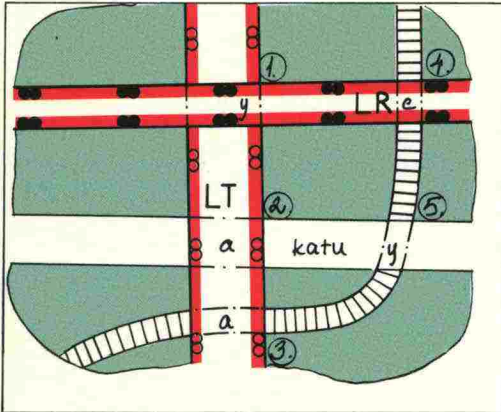
Liittymäkieltoa osoittavaa hakaviivamerkintää ei ole tarpeen käyttää asemakaavan LT-alueilla, koska yleiselle tielle ei ole rakennuslain 36 §:n mukaan pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta, paitsi erityisesti järjestetyistä liittymäkohdista. Rakennuskaavassakaan ei hakaviivamerkintää suositella käytettäväksi yleisillä teillä, ellei sillä haluta erityisesti selventää liittymäkieltoa. Parempi tapa liittymäkiellon esittämiseen detaljikaavassa on yleensä kaavamääräys, joka voidaan kohdistaa määrättyyn tiehen tai tieluokkaan, esim.: *"Tielle sallitaan vain kaavassa (nuolella) osoitetut liittymät"*. Liittymäkieltomääräys on yleensä syytä liittää rakennuskaavan liikennealueisiin, koska em. rakennuslain liittymäehto ei koske rakennuskaavoja. Näin menetellen ei myöhemmin synny epäselvyyttä siitä, ovatko kaavaan merkitsemättömät liittymät kaavan vastaisia. Rakennuskaavateillä käytetään liittymäkieltomerkintää samalla tavalla kuin kaduilla.



Kuva 27. Liittymien osoittaminen rakennuskaavassa.

Risteäminen eri tasossa ilman liittymää

Myös ajoneuvoliikenteen risteäminen eri tasossa voidaan osoittaa ali- tai ylikulkua osoittavin kirjaintunnuksin (a = alitus, y = ylitys). Mikäli ali- tai ylikulkuvaihtoehtoa ei ole kaavoitusvaiheessa riittävästi tutkittu, voidaan käyttää pelkkää eritasoristeysmerkintää (e = eritasoristeys).



Selitykset:

1. Rautatien ylittävä yleinen tie.
2. Yleisen tien alittava kevytliikenteen väylä.
3. Yleisen tien alittava kevytliikenteen väylä.
4. Rautatietä eri tasossa risteävä kevytliikenteen väylä.
5. Kadun ylittävä kevytliikenteen väylä.

Kuva 28. Eri liikennemuotojen eritasoinen risteäminen ilman liittymää.

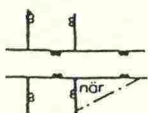
Suoja- ja näkemäalueet

Koska suojaja-alueita ei osoiteta tiesuunnitelmissa detaljikaava-alueilla, on perusteltua osoittaa ne kaavassa. LT- ja LYS-merkintään ne on sisällytettävä jo merkintäohjeen mukaan. Sen sijaan rakennuskaavojen LYT-merkintään suojaja- ja näkemäalueet eivät sisälly. Ne on osoitettava erillisellä kaavamerkinnällä (su- ja nä-rajaus). Jos suojaja- aluetta ei ahtailla alueilla esimerkiksi tilan puutteen vuoksi tai maaseututajaman rakennussuojelun vuoksi katsota tarpeelliseksi osoittaa, voidaan se jättää pois.

Tielain 45 §:n mukaan suojaja- ja näkemäaluetta koskevat tielain rajoitukset eivät ole rakentamisen osalta voimassa asema- ja rakennuskaava-alueilla. Merkintöihin on tarvittaessa kuitenkin mahdollista liittää rakentamisen kyseisillä alueilla kieltävä kaavamääräys, mikäli rakennuspaikat eivät kaavasta yksiselitteisesti ilmene.

Istutettava rakennuspaikanosa -merkintää ei tule käyttää osoittamaan näkemäalueita liittymissä. Vaikka merkintä estää rakentamisen, ei se turvaa näkemää, vaan voi johtaa näkemän heikkenemiseen.

Rautatien näkemäalueelle ei ole esitetty merkintäohjeissa erillistä merkintää. Mikäli näkemäaluetta ei ole sisällytetty rautatiealuevaraukseen, voidaan käyttää *när*-merkintää:



Rautatien näkemäalueeksi varattu alueen osa.

Tiemestaripiirin tukikohta

Tiemestaripiirin tukikohdan osoittamiseen kaavassa on suositeltavin tapa käyttää teollisuus- ja varastoalueen merkintää eli T tai TY. Viimemainittu tarkoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta teollisuutta. Näihin voi sisältyä alaindeksi v, jos alue ei ole vielä

tielaitoksen omistuksessa, esim. TY_v . T-merkinnällä osoitetulle korttelialueelle voidaan rakentaa korjaamoja niihin liittyvine varasto- ja muine tiloineen sekä varistorakennuksia. Ilman kaavamääräystä toimistotiloja voidaan rakentaa vain tiemestaripiirin tukikohdan omaan tarpeeseen. Mikäli alueelle halutaan sallia asuntojen rakentaminen, on kaavaan sisällytettävä tätä koskeva määräys. Rakentaminen edellyttää luonnollisesti rakennusluvan kunnalta.

Liikenneväylän päälle tai alle rakentaminen

Tieliikennealueelle saa rakentaa vain tielaissa ja -asetuksessa mainittuja rakennuksia (TieL 3 § ja TieA 32a §). Esimerkiksi tieliikennealueelle sijoittuvalle levähdysalueelle saadaan sijoittaa huoltoasema tai motelli tai rajanylityspaikalle tulliasema. Tieliikennealueelle sijoittuva rakennus voidaan merkitä ohjeellisella rakennusalalla ja siihen liittyvällä kaavamääräyksellä.

Tien ylä- tai alapuolelle voidaan rakentaa tielaissa tai tieasetuksessa mainitsemattomia rakennuksia tai rakennelmia vain, jos kaavamerkinnot ja -määräykset sen sallivat. Kaavoitettaessa yleisen tien päälle rakennusoikeutta, voidaan se tehdä esim. seuraavantapaisten kaavamerkintöjen ja -määräysten avulla:



Kauttakulku- tai sisääntulotie, jonka päälle saa rakentaa kortteliin ab liittyvän ulokkeen.

Kauttakulku- tai sisääntulotien liikennettä varten on varattava vähintään y.y metriä korkea ja x.x metriä leveä kulkuaukko.

Tien alapuolelle rakentaminen voidaan osoittaa esim. seuraavasti:

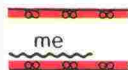


Kauttakulku- tai sisääntulotien osa, jonka alle saa sijoittaa kortteliin ab kuuluvan pysäköintialueen.

Kortteliin ab kuuluvan pysäköintialueen saa rakentaa tasosta y.yy alaspäin.

Liikennemelu

Tieliikenteen meluntorjuntaa varten tarpeelliset toimenpiteet voidaan osoittaa joko sitovin kaavamerkinnoin tai ohjeellisella meluestemerkinnällä ja siihen liittyvällä kaavamääräyksellä. Esteelle asetettujen melunvaimennusarvojen osoittaminen kaavamerkinnoilla ei ole suositeltavaa, vaan este on toteuttamisen yhteydessä suunniteltava niin, ettei esteen takana ylitetä valtioneuvoston antamia melutaso-ohjeita. Hyvä merkintä on esim. seuraava:



Merkintä, joka osoittaa, että liikennealue on varustettava meluvallilla tai muulla melua estävällä rakenteella.

Meluntorjuntaa koskeviin kaavamerkintöihin voidaan tarvittaessa liittää indeksi v = valtio tai k = kunta osoittamaan melurakenteen toteuttajaa.

Muut merkinnät

Jos muita kuin tieliikennealueita varataan kaavassa tienpitäjää varten, voidaan kaava-merkintään liittää kirjaintunnus v, joka osoittaa, että alue on tarkoitettu valtion tarpeisiin. Alaindeksiä voidaan käyttää esim. tiemestaripiirin tukikohdan, varastoalueen, tienpito-aineiden ottamispaidan tms. tien liitännäisalueen osoittamiseen. Tunnus liitetään asianomaiseen kaava-merkintään, esimerkiksi:



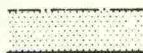
Maakamaran aineiden ottoalue, joka on tarkoitettu valtion tarpeisiin.



Liikennealue, joka on tarkoitettu valtion tarpeisiin.

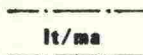
Tienvarren suojaviheralueen merkintänä, jonka tarkoituksena on pääasiassa suojata muita alueita liikenteen ympäristöhäiriöiltä, käytetään yleensä kaava-merkintäohjeen mukaista EV-merkintää.

Tontin tai muun alueen osalle voidaan kaavassa antaa käyttörajoituksia, joiden tarkoituksena on osittain suojata alueita liikenteen ympäristöhaitoilta. Tällöin voidaan käyttää seuraavaa merkintää:



Istutettava alueen osa.

Tietunnelia varten voidaan osoittaa maanalainen tila esim. seuraavalla merkinnällä:



Maanalainen kauttakulku- tai sisääntulotie.

Tunnelin rakentaminen edellyttää tieoikeuden hankkimista maanalaiseen tilaan.

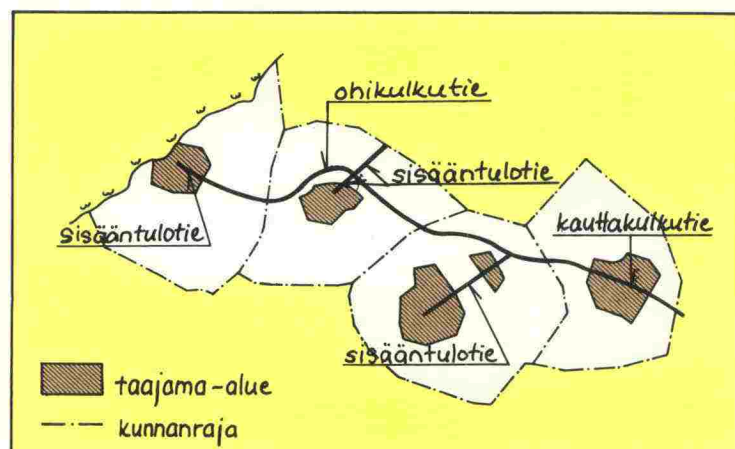
4.3 LIIKENNEALUEEN MUODOSTAMISEDELLYTYKSET

Liikennealue asemakaavassa

Liikennealue (LT) voidaan muodostaa asemakaavassa vain sellaisille teille, jotka täyttävät rakennuslain 36 §:n ehdot eli *"asemakaavassa voidaan määrätä alueita sellaisia yleisen tien välittömänä jatkeena olevia kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettuja teitä varten, joille ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta paitsi erityisesti järjestetyissä liittymäkohdissa"*.

Tien tulee olla taajaman ulkopuolelta tulevan yleisen tien jatke. Tien ei välttämättä tarvitse tulla kaupungin rajan takaa. Yleisen tien jatkeena ei pidetä taajaman sisällä päätieltä keskustaan erkanevaa sisääntulotietä. Sen sijaan päätien kulkiessa kauem-paa taajaman ohi, voi siltä erkaneva muutaman kilometrin pituinen sisääntulotie muodostaa sellaisen itsenäisen tiejakson, jonka jatke voidaan kaavoittaa LT-alueeksi.

Liikenteelliseltä merkitykseltään tien tulee olla kauttakulku-, ohikulkue- tai sisääntulotie. Kauttakulku- tai sisääntuloteitä määrittäessä otetaan huomioon väylän asema sekä valtakunnallisessa että taajamakohtaisessa tieverkossa. Kauttakulkua ja sisääntuloa arvioidaan taajaman suhteen eikä kaupungin maantieteellisiä rajoja ylittävän liikenteen suhteen. Tulkinnassa otetaan huomioon myös väylällä olevan liikenteen todellinen luonne, eli onko kauttakulku- tai sisääntuloliikenne merkittävää vai onko liikenne luonteeltaan paikallista. LT-alueita muodostettaessa pyritään eheään yleisten teiden verkkoon, jossa ei ole lyhyitä katuosuuksia.



Kuva 29. Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohikulkutiekäsitteet.

Rakennuslain em. kohdan mukaan LT-alueelle ei saa olla pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta, paitsi erityisesti järjestetyistä liittymiskohdista. Tällä tarkoitetaan tie- ja katuverkon jäsennöintiä niin, että liittyminen LT-alueelle tapahtuu pääkatujen ja kokoo-jakatujen kautta. Järjestelyllä ei tarkoiteta yksittäisen liittymän teknistä ratkaisua, vaan niitä kohtia, joissa liittyminen liikennealueelle osoitetaan. Liittymien järjestelytarve (eli liittymäväli) riippuu monista tekijöistä, mutta tässä yhteydessä merkittävimpanä pide-tään tien toiminnallista luokkaa. Liittymävälien minimivaatimukset ovat:

- valtateillä 300 metriä
- kantateillä 250 metriä
- seututeillä 150 metriä.

Usein liikenteen järjestelytarpeet edellyttävät huomattavasti pidempiä liittymävälejä. Lisäksi painotetaan, että liittymäkohtien tulee perustua taajamakohtaiseen katu- ja tieverkkosuunnitteluun tai muuhun tarkempaan tiensuunnitteluun.

Valta- ja kantatiet ovat kauttakulkuliikenteelle tarkoitettuja, joten niille muodostetaan aina liikennealue, kun em. liittymäjärjestelyvaatimukset täyttyvät. Sisääntuloliikenteelle tarkoitettuna ne ovat niissä kaupungeissa, joista ne alkavat tai joihin ne päättyvät. Näille muodostetaan liikennealue samoin periaattein.

Seututiet päättyvät useimmiten kaupunkiin, jolloin ne ovat sisääntuloliikenteelle tarkoitettuja, ja niille voidaan muodostaa liikennealue, kun liittymäjärjestelyvaatimukset täyttyvät. Sama koskee kauttakulkuteinä toimivia seututeitä.

Muille maanteille ei yleensä LT-aluetta muodosteta, ellei siihen ole erityisiä perusteita. Tällainen tienpidollinen peruste voi olla yleisen tieverkon yhtenäisyys. Esim. taajamien reuna-alueilla eri teiden liikennealueet pyritään kytkemään toisiinsa ilman välissä olevia katuosuuksia. Samoin pyritään liikennealue muodostamaan etäällä keskustaajamasta olevan erillisen sivutaajaman läpikulkutielle. Erityisperusteina voi tulla kysymykseen myös valta- ja kantateitä yhdistävät kehätiet sekä pitkähköt keskustan ulkopuoliset yhteydet valtakunnallisesti merkittäviin liikennetermiinaihin kuten satamiin ja lentoasemille. Paikallista liikennettä palveleville teille liikennealuetta ei voida muodostaa.

Liikennealueen muodostamisedellytyksistä on kussakin tapauksessa neuvoteltava tieviranomaisten kanssa. Liittymäjärjestelyjen tasosta sovitaan teittäin. Sisääntuloteillä liikennealueen päätekohta sovitaan sen liittymän kohdalle, jossa tie muuttuu luonteeltaan taajaman sisäistä liikennettä palvelevaksi kaduksi. Valta- ja kantateiden kauttakulkuosuudet pyritään yleensä saamaan liikennealueiksi, ellei ole kysymys selvästi katumaisesta osuudesta. Liittymäjärjestelyille tulee saada tieviranomaisen hyväksyntä. Näitä kysymyksiä käsitellään myös tiehallituksen suunnitelmassa kaupunkien tie- ja katuverkon luokitteluista.

Liikennealue rakennuskaavassa ja rantakaavassa

Rakennuskaavassa on osoitettava yleiseen liikenteeseen käytettävien liikennealueiden sijainti ja rajat (RakL 96 §). Laissa ei tarkemmin säädetä yleisten teiden osoittamista rakennuskaavassa. Rakennuskaavaan ei siis sovelleta em. asemakaavaa koskenutta rakennuslain 36 §:n mukaista liittymäjärjestelyehtoa.

Periaatteena pidetään, että rakennuskaavassakin käytetään LT-merkintää vain kauttakulku- ja sisääntuloteistä. Valta- ja kantateille muodostetaan aina LT-alue. Seututeille muodostetaan LT-alue, mikäli ne toimivat kauttakulku- tai sisääntuloteinä. Rakennuskaavassakin noudatetaan LT-alueilla liittymäväljen osalta asemakaavan liikennealueen liittymävalivaatimuksia.

Sellaiset yleiset tiet, jotka eivät enää täytä yleiselle tielle asetettavia vaatimuksia, tulisi kaavoittaa rakennuskaavateiksi. Tällaisia voivat olla esim. lyhyet taajamien sisäiset rengas- tai pistotiet, jotka palvelevat pääosin kaava-alueen asutusta. Sen sijaan kunnan keskustaajamaan tai vastaavaan palvelukeskukseen yleiseltä tieltä johtavat tärkeimmät läpikulku- tai sisääntulotiet voidaan merkitä liikennealueeksi.

4.4 LIIKENNEALUEEN LAAJUUS JA RAJAUS

4.4.1 Rajausperiaatteet

Yleisperiaatteet

Tielaitoksen tulisi kyetä antamaan kaavoittajalle esitys yleisen tien liikennealueen rajauksesta. Tätä varten on laadittava tarvittaessa riittävän tarkat suunnitelmat, ellei niitä ole entuudestaan käytettävissä. Mikäli tiestä on laadittu tielain mukainen tiesuunnitelma, osoitetaan liikennealue lähinnä sen mukaan. Mikäli tiealuetta ei ole määrätty joillakin vanhoilla tieosuuksilla, määritellään tiealue tielain 3 §:ssä esitetyn tiealuemäärittelyn mukaisesti. Liikennealuetta määrittäessä on tiesuunnitelman lisäksi otettava huomioon näköpiirissä olevat tien kehittämistarpeet. Nämä voidaan selvittää tarkempien suunnitelmien puuttuessa myös riittävällä tarkkuudella laaditun tien yleissuunnitelman avulla. Liikennealueen laajuus määräytyy tien tekemiseen tarvittavan tiealueen sekä suoja- ja näkemäalueiden perusteella tai pelkän tiealueen perusteella.

Tiesuunnitelmissa valta- ja kantateiden suoja-alue määrätään käytännössä ulottumaan 30 m etäisyydelle tien keskiviivasta, muilla maanteilla ja eritasoliittymän rampeilla 20 metrin etäisyydelle ja moottoriteilla 50 metrin etäisyydelle lähimmän ajoradan keskiviivasta. Asema- ja rakennuskaava-alueiden kohdalla ei tiesuunnitelmissa osoiteta suoja-alueita.

Tielain mukaan suoja-alueen vähimmäisleveys on maanteilla 20 m ja paikallisteilla 12 m ajoradan keskiviivasta. Kaavassa liikennealueeseen sisällytetään suoja- ja näkemä-alueet siinä laajuudessa kuin kulloinkin katsotaan tarpeelliseksi. Koska tielaitoksen on maanomistajan niin vaatiessa lunastettava liikennealue kokonaisuudessaan, tulee ylläveitä liikennealuevarauksia välttää.

Rajaus rakentamattomalla alueella

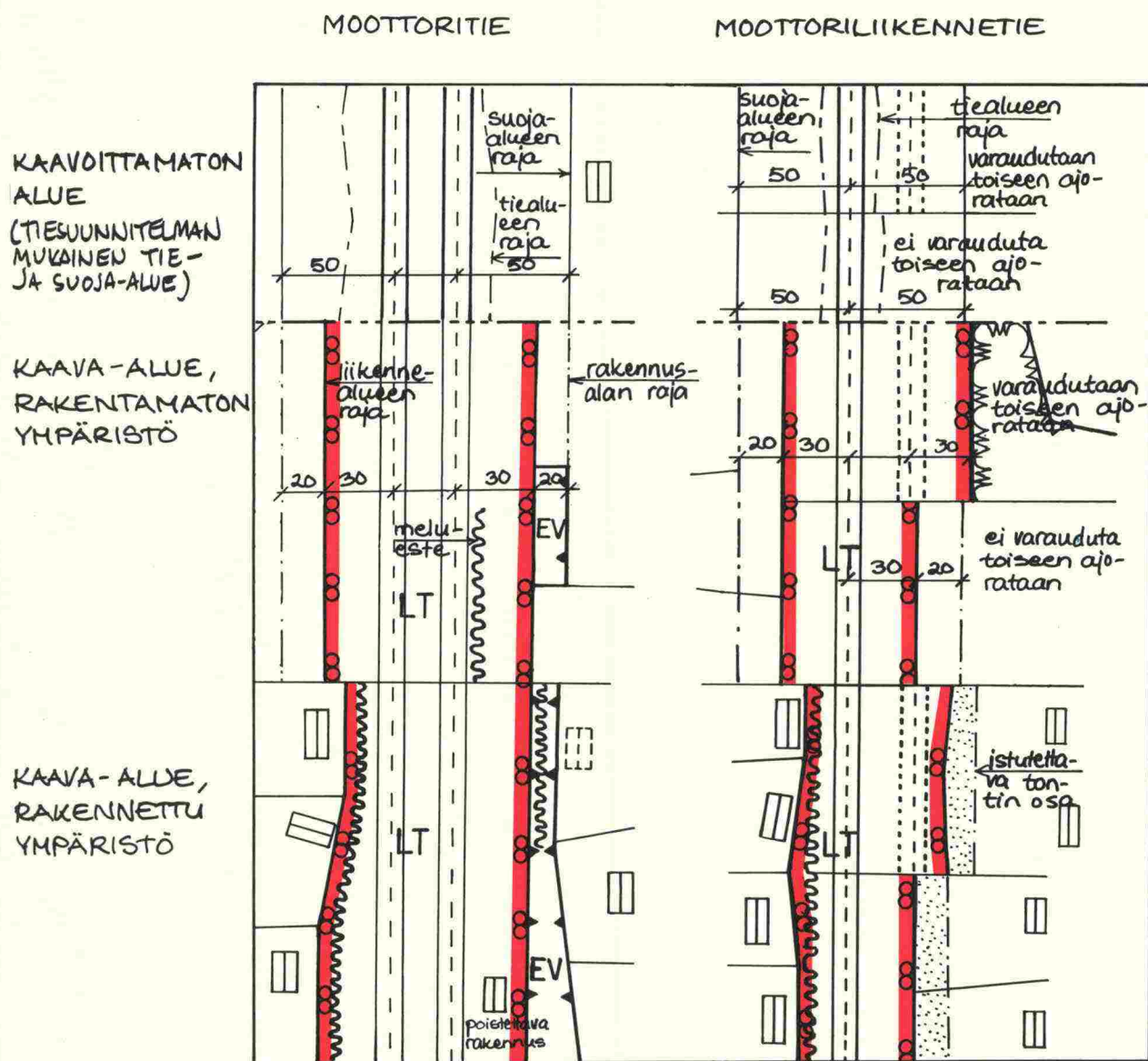
Yleisperiaatteena liikennealueen rajauksessa pidetään, että liikennealue ulottuu ennestään rakentamattomilla alueilla ja haja-asutusalueilla:

- moottoriväylillä 30 m lähimmän ajoradan keskiviivasta
- valta-, kanta- ja seututeilla 20 m ajoradan keskiviivasta
- eritasoliittymien rampeilla 20 m rampin keskilinjasta
- paikallisteilla yleensä tiealueen reunaan.

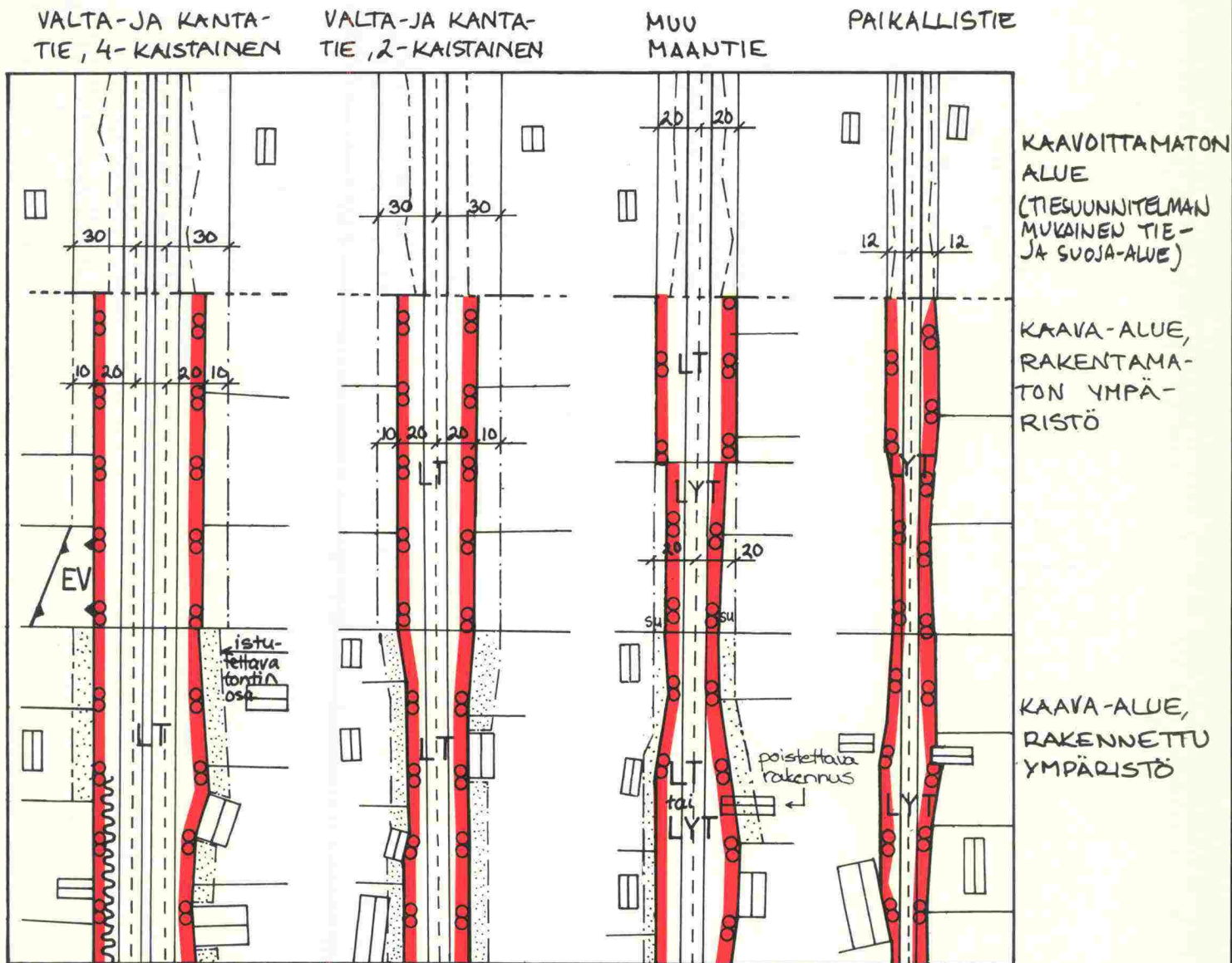
Tämän lisäksi voidaan moottoriväylien sekä valta- ja kantateiden liikennealueiden ulkopuolelle liikennealueen reunasta lähtien sisällyttää viereiseen maankäyttöön kaavamerkinnoilla tai -määräyksillä alue, jolle ei sallita rakentamista. Tämän alueen vähimmäisleveydeksi suositellaan moottoriväylillä 20 m sekä valta- ja kantateilla 10 m. Alueen leveyttä määritettäessä otetaan huomioon mahdolliset tien ympäristöhaitat viereiselle maankäytölle ja rakentamisen haitat tienpidolle.

Rajaus rakennetulla alueella

Taajamien keskustoissa liikennealue pyritään yleensä määrittämään tien tekemisessä tarvittavan alueen levyiseksi. Kun tilasta on puutetta ja rakennettu ympäristö halutaan



Kuva 30. Periaate liikennealueen rajauksesta moottoriväylillä.



Kuva 31. Periaate liikennealueen rajauksesta sekaliikenneväylillä.

säilyttää, voidaan liikennealueen viereisten alueiden rakentamisrajoituksista joustaa. Liikennealuevarauksen tulee kuitenkin aina olla tienpidon ja liikenneturvallisuuden kannalta riittävä sekä liikenteen ympäristöhäiriöiden ja alueen maankäytön kannalta tarkoituksenmukainen. Korkealuokkaisille teille on pyrittävä varaamaan riittävän leveät liikennealueet, jolloin myös lunastettavia rakennuksia voi jäädä liikennealueelle. Rakennusten purkamiseen johtavia ratkaisuja on yleensä kuitenkin vältettävä (vrt. RakL 34 §).

4.4.2 Liikennealueen rajausta eri tapauksissa

Liikenneväylien hallinnolliset rajat

Yleisten teiden ja katujen tai rakennuskaavateiden liittymiä ei voida kaavoittaa niin, että niiden kaavassa osoitetut maankäyttörajat vastaisivat hallinnollisia rajoja. Koska yleisen tien liikennealueeseen sisältyy suoja- ja näkemäalueita, joudutaan katu- tai kaavatieliittymä rakentamaan näiden alueiden kautta liikennealueen sisälle. Vaikka alue lunastetaan liikennealueena, on kadun tai rakennuskaavatien liittymän hallinnollinen raja yleisen tien ajoradan pientareen ulkoreunan kohdalla. Tämä pätee myös silloin, kun yleiseen tiehen kuuluu kevytliikenteen väylä.

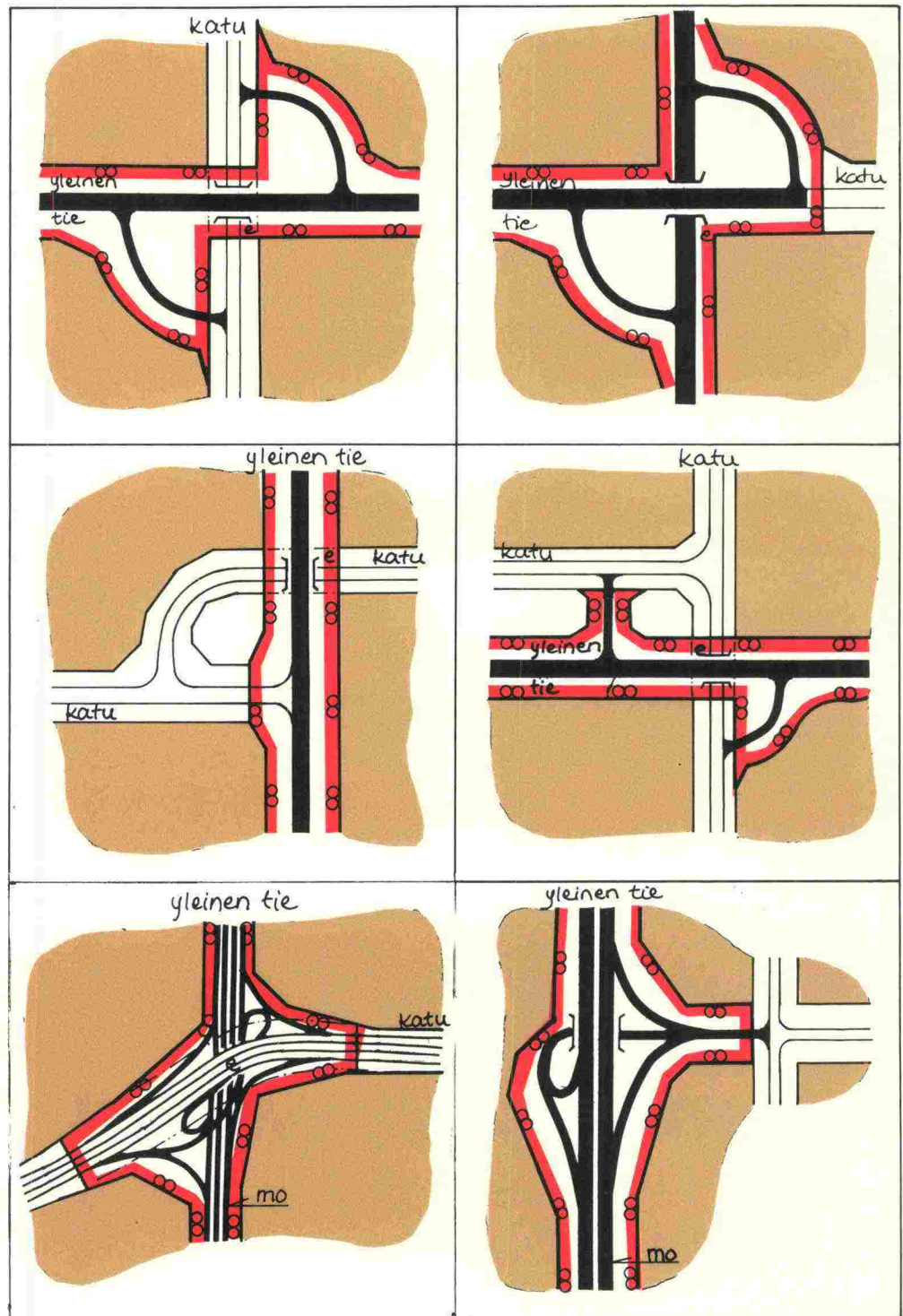
Kun yleinen tie (esim. ramppi) päättyy katuun, on yleisen tien päätekohta rakennetun kadun reunan kohdalla kaavan mukaisen katualueen sisällä. Liikennealuetta risteävä katu on liikennealueenkin kohdalla hallinnollisesti katua (kuvat 32, 33 ja 35).

Asemakaavan liikennealue päätetään johonkin sopivaan katuliittymään. Eritasoliittymän kohdalla liikennealue päätetään ramppiliittymään. Risteyssillan kohdalle liikennealuetta ei tule päättää.

Liikennealuetta ei päätetä keskelle tasoliittymää, vaan ennen katuliittymää niin, että päätekohta tulee liittyvän kadun reunan jatkeen kohdalle. Jos liittyvänä väylänä on liikennealueella oleva yleinen tie, liikennealue päätetään vasta liittymän jälkeen niin, että liittymäalue jää yleiseksi tieksi.

Eritasoliittymät

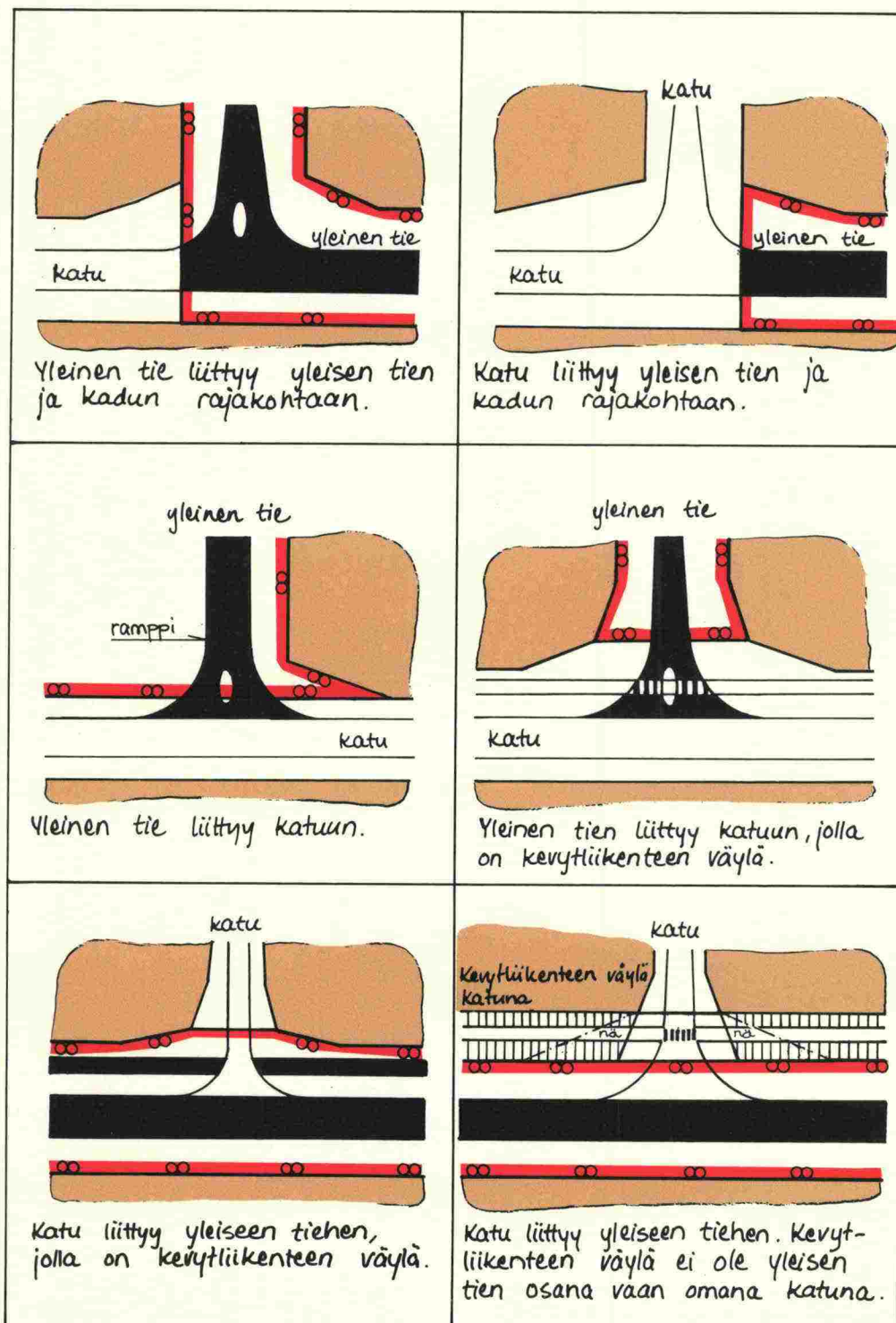
Liikennealueeseen sisällytetään rampit ja rampin sisään jäävä alue. Moottoriväylien liittymä- ja erkanemisrampit merkitään liikennealueeksi, koska niillä noudatetaan näille teille tieliikenneasetuksessa määrättyjä liikennesääntöjä. Käytännössä saatetaan joutua sisällyttämään pitkiäkin katuosuuksia tämän vuoksi liikennealueisiin.



Kuva 32. Liikennealueen rajausta eritasoliittymien kohdilla. Tummennettu väylä on hallinnollisesti yleistä tietä.

Tasoliittymät

Liikennealueiden rajausperiaatteet tasoliittymissä on esitetty kuvissa 32 ja 34. Katu, rakennuskaavatie tai kevytliikenteen väylä voidaan tehdä liikennealueelle tielaitoksen luvalla. Kiertoliittymissä noudatetaan tasoliittymän liikennealueen rajaamisperiaatteita.

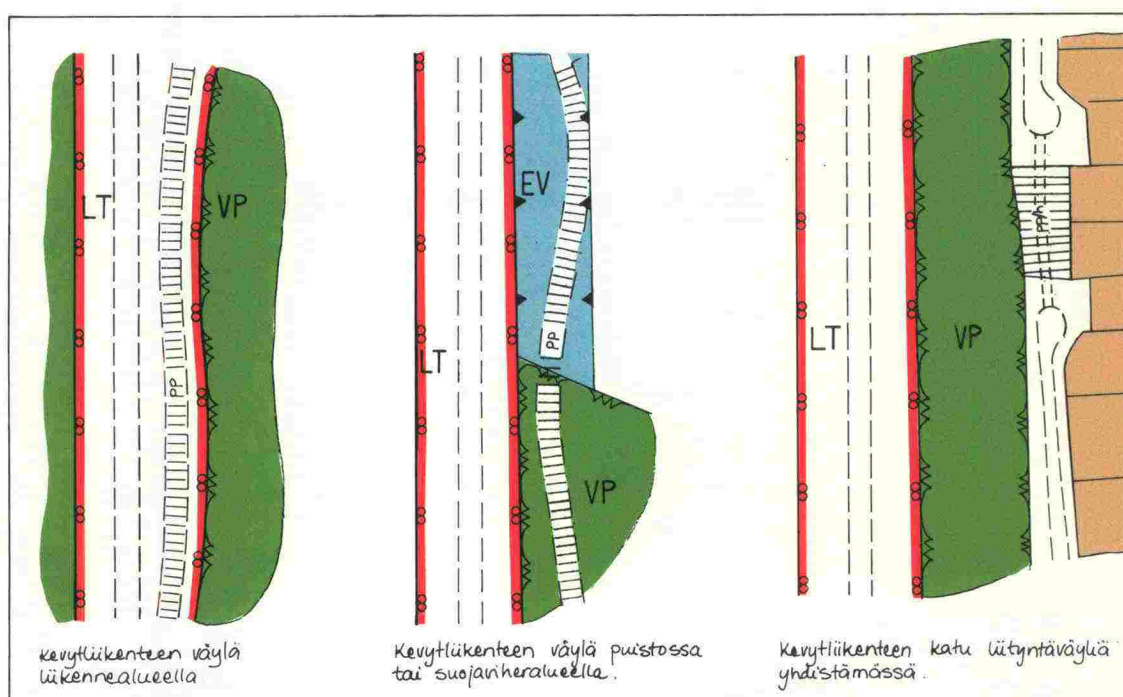


Kuva 33. Yleisen tien liikennealueen rajaaminen tasoliittymien kohdalla. Tummennettu väylä on hallinnollisesti yleistä tietä.

Kevytliikenteen väylät

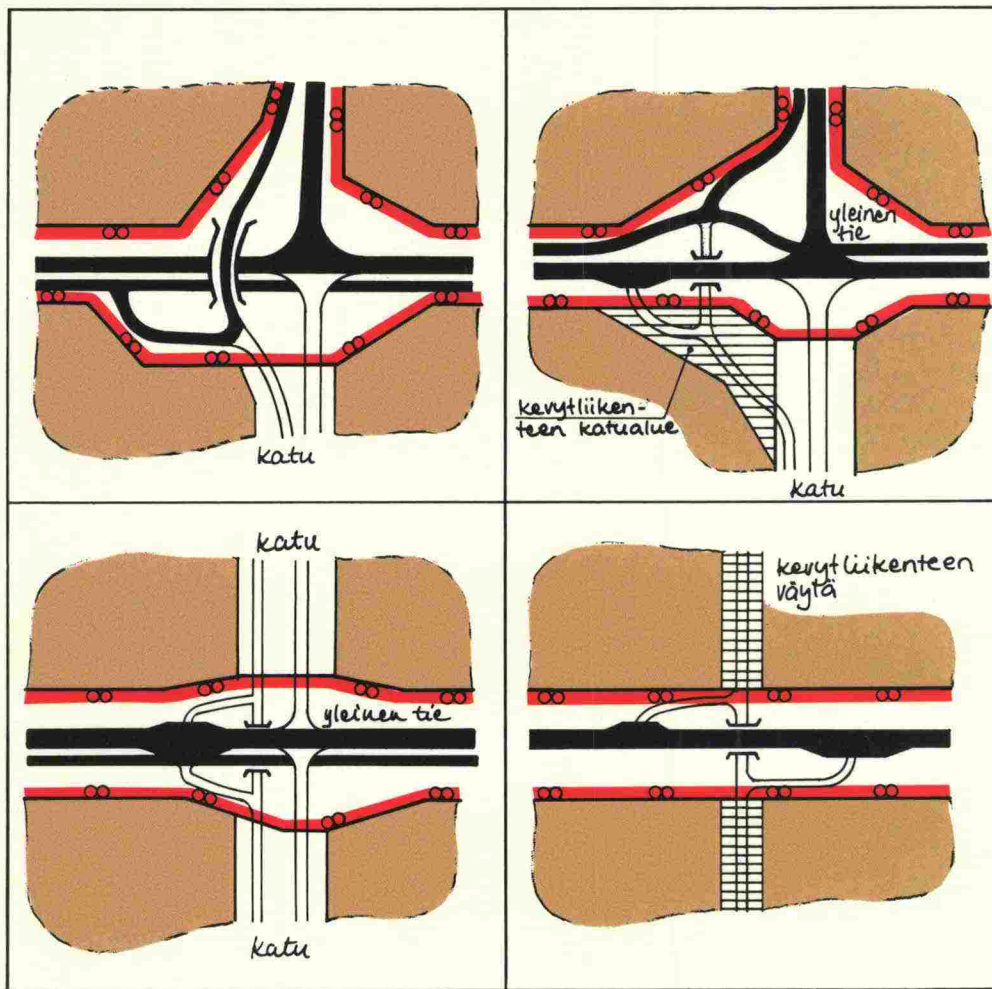
Kevytliikenteen väylän aluetarve otetaan huomioon liikennealueen leveydessä, kun väylä kuuluu yleiseen tiehen. Liikennealueen leveyttä ei kuitenkaan yleensä määrätä kevytliikenteen väylän vuoksi kohtuuttoman leveäksi, koska myös tien ja kevytliikenteen väylän välinen alue joudutaan lunastamaan tiealueeksi. Rajaus tehdään kuitenkin niin, että kevytliikenteen väylä on pitkillä jaksoilla yhtenäisesti joko liikennealueella tai sen ulkopuolella.

Jos kevytliikenteen väylä sijaitsee pääosin niin etäällä yleisestä tiestä, ettei sen voida enää katsoa kuuluvan yleiseen tiehen, kaavoitetaan se liikennealueen ulkopuolelle. Tällöin tulevat kysymykseen jalankululle ja pyöräilylle varattu katu tai rakennuskaavatie tai puisto- ja suojaviheralueelle osoitettu kevytliikenteen väylä. Yleisen tien läheisyydessä olevia katuja tai rakennuskaavateitä voidaan myös käyttää hyväksi kevytliikennettä järjestettäessä.



Kuva 34. Esimerkkejä kevytliikenteen väylän sijainnista.

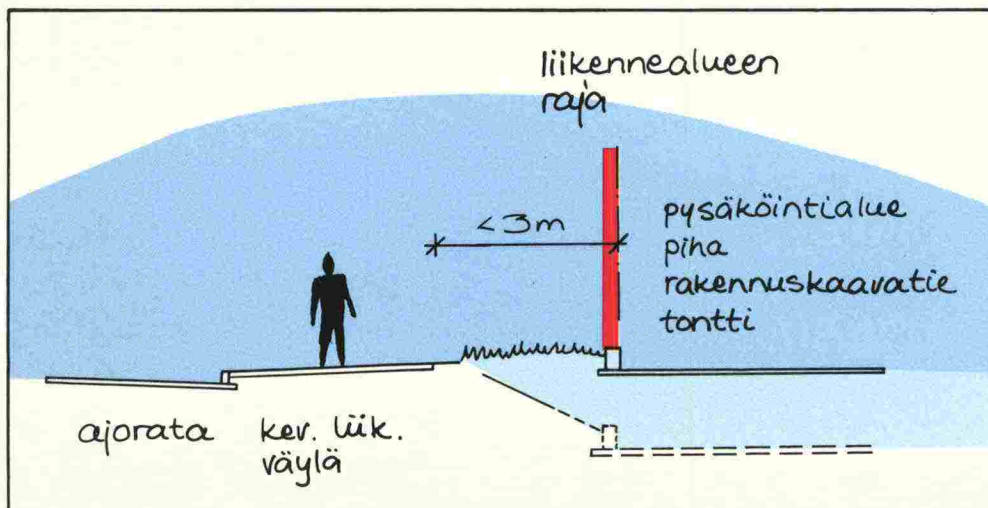
Poikkeustapauksissa voidaan kevytliikenteen väylälle hyväksyä oma, erillinen liikennealue. Tällainen lyhyellä matkalla tapahtuva erkaneminen saattaa olla perusteltua mm. silloin, kun suojeltava rakennus tai muu suojelukohde sijaitsee niin lähellä ajorataa, että kevytliikenteen väylää ei ole mahdollista sijoittaa ajoradan ja kohteen väliin.



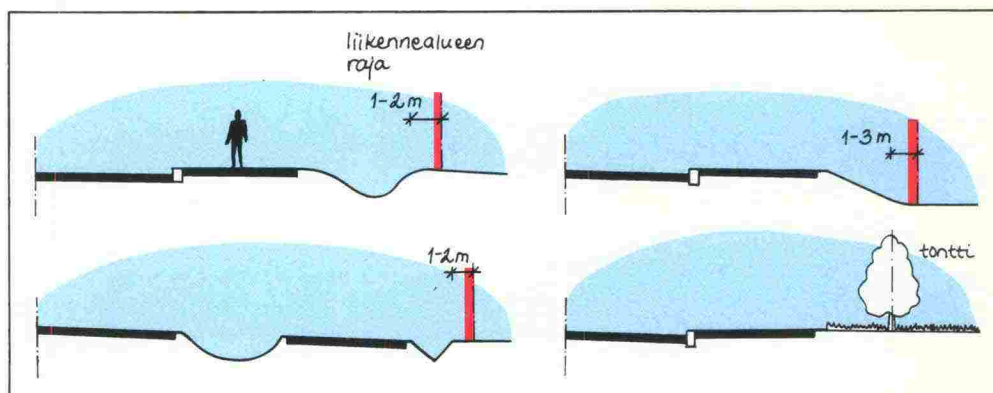
Kuva 35. Esimerkkejä kevytliikenteen väylän merkitsemisestä kaavaan. Tummennettu väylä on hallinnollisesti yleistä tietä.

Liikennealue ilman suoja-aluetta

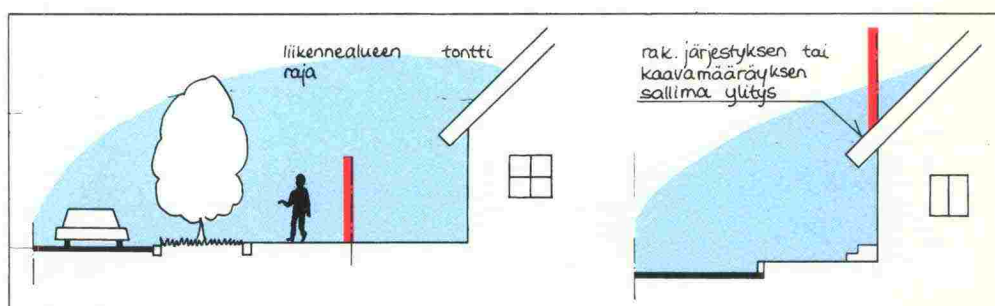
Mikäli tarvitaan erotuskaistaa kevytliikenteen väylän ja muun maankäytön erottamiseksi toisistaan, liikennealue rajataan erotuskaistan ulkoreunaan. Erotuskaistan on tässä tapauksessa palveltava tien tarpeita esim. lumitilana tai korkeuserojen tasaajana tai taajaman ilmettä parantavana istutusvyöhykkeenä.



Kuva 36. Erotuskaista.



Kuva 37. Liikennealueen rajaus keskustan ulkopuolella tiealueen mukaan.



Kuva 38. Liikennealueen rajaus keskustassa.

Meluesteet

Kaavoituksen yhteydessä esiin tulevia meluasioita on käsitelty ympäristöministeriön ohjeessa "Meluntorjunta kaavoituksessa". Meluesteen sijoittaminen kaavaan edellyttää riittävää meluselvitystä. Yleisen tien viereen tulevan meluesteen merkitsemisestä kaavaan sovitaan kunnan ja tielaitoksen kesken.

Mikäli meluesteet ja suojaistutukset sisällytetään tiealueeseen, tulee niiden tarvitsemat alueet ottaa huomioon liikennealuevarauksessa. Tämä tilanne tulee kysymykseen uuden tien tekemisen, suuntauksen parantamisen tai tien kapasiteetin lisäämisen yhteydessä.

Mikäli melueste joudutaan toteuttamaan uuden maankäytön vuoksi nykyisen tien varteen, pidetään pääsääntönä, että meluesteen tarvitsema alue kaavoitetaan liikennealueen ulkopuolella suojaviheralueeksi. Melueste voidaan kaavoittaa myös tontin osaksi, jos se on tontinomistajan intressissä.

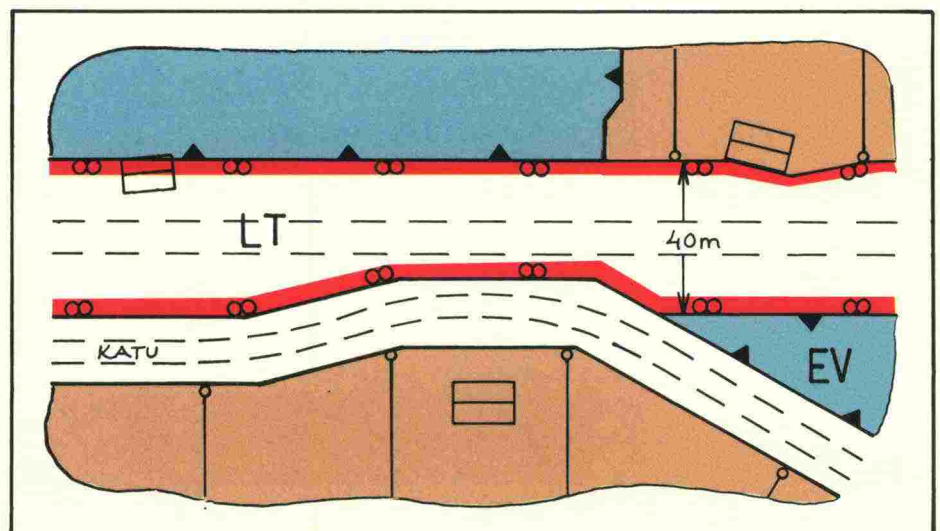
Jos olemassa olevan tien aiheuttama melu todetaan nykyisen asutuksen kannalta erityisen ongelmalliseksi, melunsuojaustoimenpiteistä on sovittava kunnan ja tielaitoksen kesken erikseen.

Keskusta-alueilla rakennuskaavoja laadittaessa saattaa poikkeuksellisesti tilan puutteen vuoksi tulla kysymykseen lyhytaikaisen pysäköinnin järjestäminen ajoradan yhteyteen rakennettavissa pysäköintitaskuissa, jolloin ne sisällytetään liikennealueeseen. Näitä pysäköintitaskuja ei kuitenkaan tulisi hyväksyä kauttakulku- tai sisääntuloteille.

Pysäköintiratkaisut tulee tutkia aina tapauskohtaisesti. Usein on tarpeen laatia taajaman yleisistä teistä erilliset taajamatie suunnitelmat, joissa tutkitaan kortteleita koskevat autopaikkavaatimukset ja suunnitellaan pysäköinti ja ympäristönhoitotoimenpiteet yleiseen tiehen rajoittuvien tonttien osalta. Suunnittelussa pyritään johdonmukaiseen tienkäyttäjälle selkeästi hahmottuvaan ratkaisuun. Samassa yhteydessä sovitaan mahdollisesti liikennealueelle rakennettavien pysäköintipaikkojen rakentamisen ja kunnossapidon kustannusjaosta.

Liikennealueen toispuoleinen kaventaminen

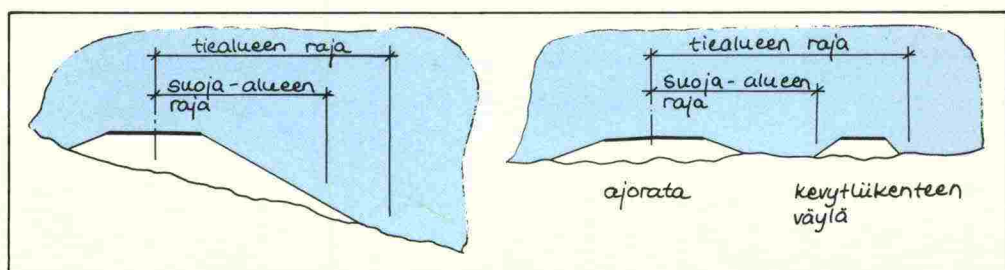
Mikäli katu tai rakennuskaavatie sijaitsee lähellä yleistä tietä tien suuntaisena, tulee katu tai rakennuskaavatie jättää liikennealueen ulkopuolelle.



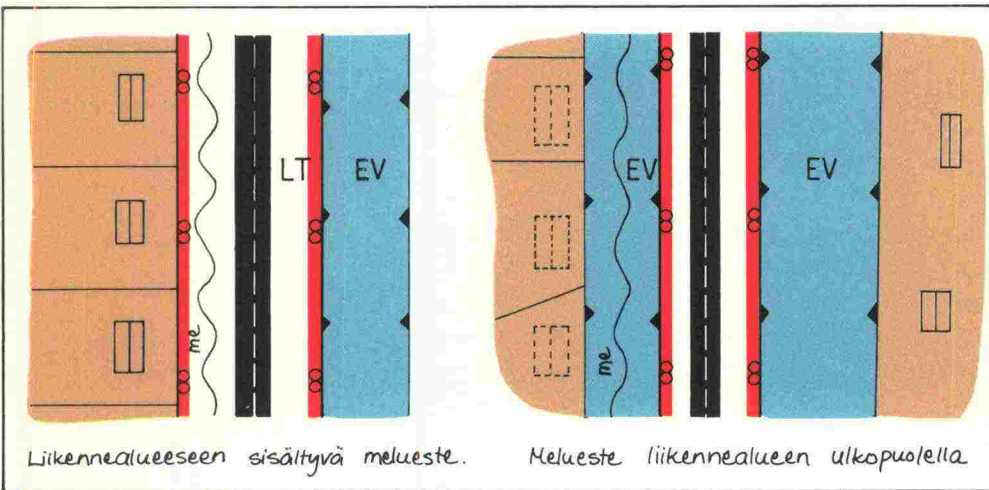
Kuva 41. Liikennealueen toispuoleinen kaventaminen.

Liikennealueen leveys tiealueen mukaan

Siinä tapauksessa, että tien tekemiseen tarvittava alue on suojaaluetta leveämpi, määrätään liikennealueen leveys tiealueen mukaan. Tässäkin tapauksessa liikennealueen leveydessä tulee ottaa huomioon nähtävissä olevat tulevaisuuden tarpeet.



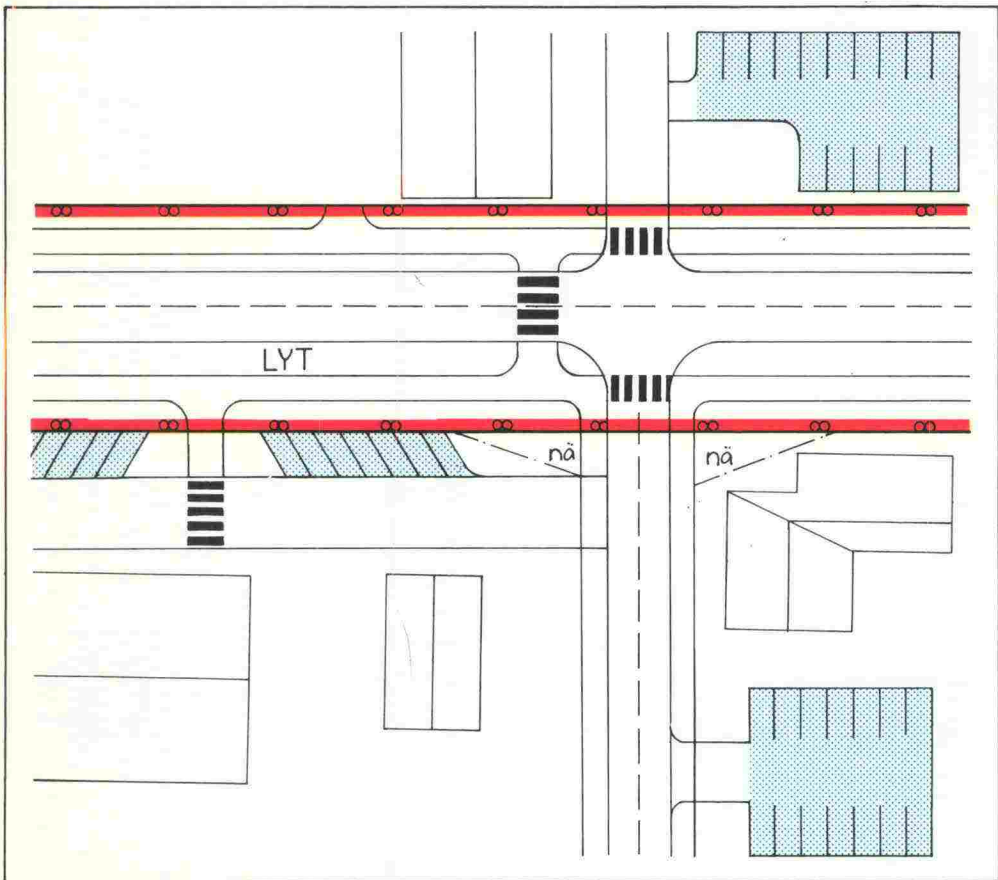
Kuva 42. Esimerkkejä liikennealueen leveyden määräytymisestä tiealueen mukaan.



Kuva 39. Meluesteen merkintätapoja.

Pysäköintialueet

Taajama-alueen pysäköinnin järjestämisessä yleisen tien osalta on pääperiaatteena pysäköintipaikkojen sijoittaminen tonteille tai yleisille pysäköintialueille.

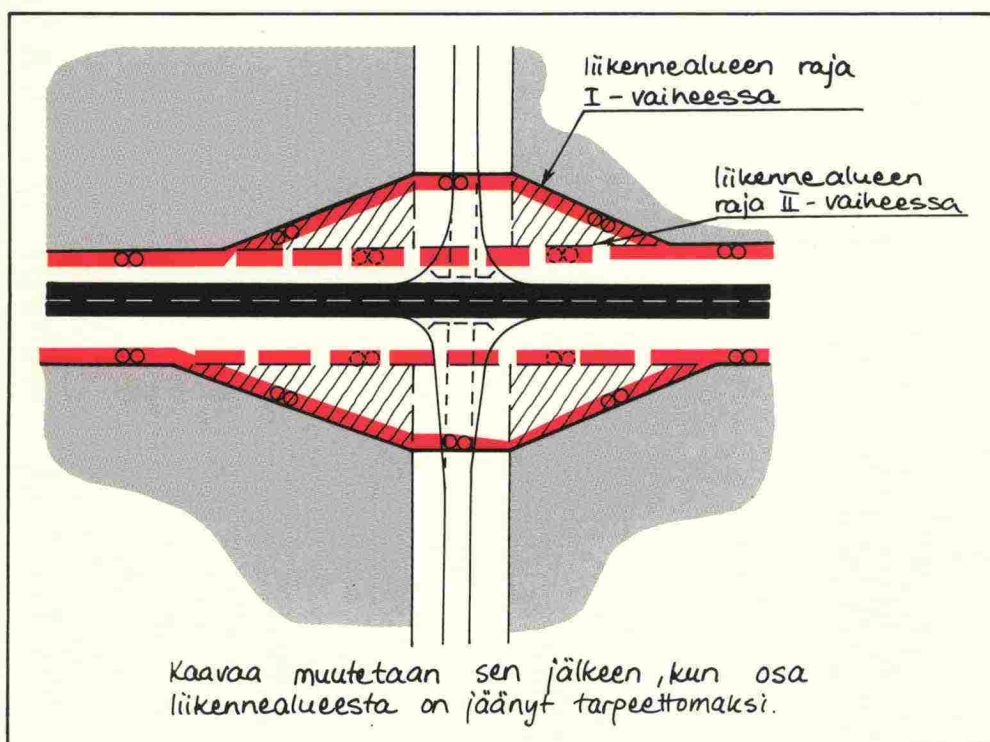


Kuva 40. Pysäköinnin järjestäminen liikennealueen ulkopuolelle.

Vaiheittain rakentaminen

Kaavassa on rajalliset mahdollisuudet osoittaa vaiheittain rakentamista. Liikennealue-varaus on tämän vuoksi yleensä tehtävä pitkän aikavälin aluevaraustarpeen mukaiseksi. Tosin ajoitusmääräyksen käyttö on myös mahdollista.

Mikäli ensimmäinen rakentamisvaihe ei satu samalle kohdalle toisen vaiheen kanssa, on syytä rajata liikennealue siten, että molemmat vaiheet sopivat liikennealueelle. Tällainen tapaus voi tulla kysymykseen mm. muutettaessa tasoliittymä toisessa vaiheessa eritasoristeykseksi. Tasoliittymän näkemäalueet eivät ole enää tarpeen eritasovaiheessa. Tällaisissa tapauksissa tarpeettomaksi käyneet varaukset voidaan myöhemmin kaavanmuutoksella poistaa.



Kuva 43. Esimerkki liikennealueen rajauksesta vaiheittain rakentamisessa.

Muut tapaukset

Kun nykyisen ajoradan viereen varaudutaan rakentamaan toinen ajorata tai kaksikaistainen tie tullaan muuttamaan neli- tai useampi kaistaiseksi, otetaan tämä liikennealueen leveydessä huomioon. Tällöin on alueen laajuus syytä varmistaa yleissuunnitelmalla. Tasoliittymän kanavointi ja linja-autopysäkit vaativat myös usein lisäaluetta.

Kaava-alueella olevat yleiseen tiehen kuuluvat palvelualueet, levähdysalueet ja pysäköimisalueet sisällytetään liikennealueeseen, kun ne on rakennettu tie- tai liitännäisalueelle.

4.4.3 Liittymien näkemäalueet

Lähtökohdat ja perusteet

Yleisten tien näkemäalueet on varattava siten, että saavutetaan liikenneturvallisuuden, liikenteen joustavuuden ja liikenteenvälityskyvyn kannalta riittävät näkemät. Näkemä-alueita varataan tien kaarrekohdissa, teiden liittymissä, tien ja rautatien tasoristeyksissä sekä tien kulkiessa vesireitin poikki. Näkemäalueet on määritetty liikenneministeriön päätöksellä 314/81.

Näkemäalue määrätään tien mitoitussnopeudesta riippuvan pysähtymis- tai liittymisnäkemän perusteella. Mitoitussnopeus vastaa taajama-alueilla yleensä nopeusrajoitusta.

- **Pysähtymisnäkemällä** tarkoitetaan matkaa, miltä etäisyydeltä ajoneuvon kuljettajan on nähtävä tiellä oleva este voidakseen normaaliolosuhteissa pysäyttää ajoneuvonsa ennen estettä.
- **Liittymisnäkemällä** tarkoitetaan matkaa, mille etäisyydelle tasoliittymään saapuvan väistämisvelvollisen ajoneuvon kuljettajan on nähtävä päätien suuntaan voidakseen arvioida tilanteen sellaiseksi, että hän voi kääntyä päätielle tai ylittää sen.

Taulukko 3. Mitoitusnäkemien vähimmäisarvot kaava-alueilla yleisten teiden liittymisissä.

Mitoitussnopeus km/h	Pysähtymisnäkemä L_p (m)	Liittymisnäkemä L_l (m)
30	30	50
40	45	60
50	60	80
60	75	100
70	95	120
80	120	150
90	150	190
100	180	240

Liittymien näkemäalueiden määrittäminen riippuu myös teiden etuajo-oikeussuhteista. Sitä tietä, johon nähden muut tiet ovat väistämisvelvollisia, kutsutaan tässä yhteydessä päätieksi. Nelihaaraliittymässä toiminnalliselta luokaltaan alempiluokkainen tie katsotaan yleensä väistämisvelvolliseksi. Jos liittyvät tiet ovat toiminnalliselta luokaltaan samanarvoisia, ratkaisevat liikenteelliset ja liikenneturvallisuusnäkökohdat sen, kumpi teistä osoitetaan väistämisvelvolliseksi.

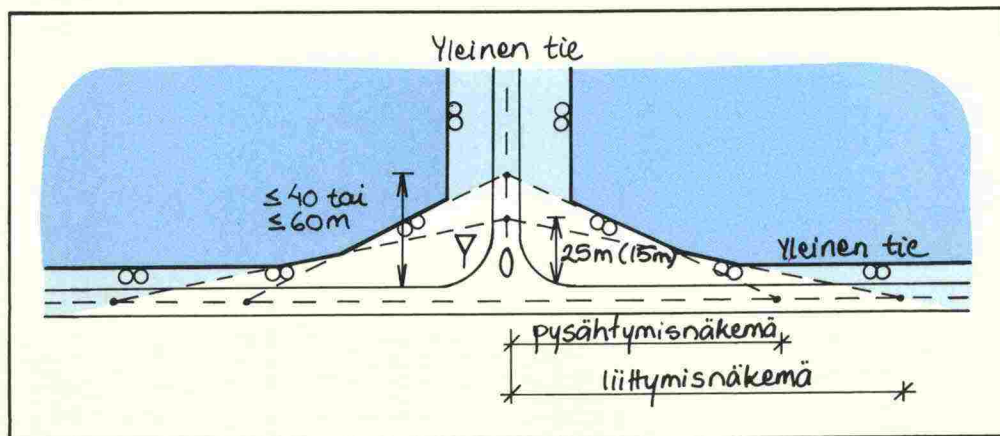
Em. taulukon ohjearvoista voidaan joustaa *Pääväylät kaupunkialueilla* -ohjeen perusteella. Se antaa tarkemmat ohjeelliset vaihtelurajat kaupunkialueen pääväylien näkemäalueille ja ottaa huomioon teiden laatuluokituksen.

Kun käytetään LT- ja LYS-merkintöjä, näkemäalueet sisällytetään yleisen tien liikennealueeseen. LYT-merkinnän yhteydessä näkemäalue jätetään liikennealueen ulkopuolelle ja osoitetaan viereisen maankäytön päälle *nä*-merkinnällä.

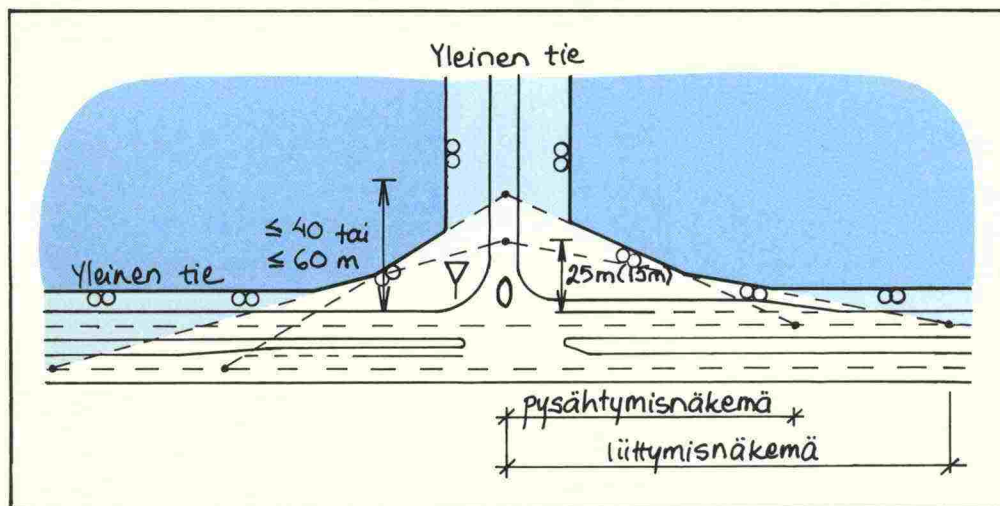
Kaavoituksessa on otettava huomioon myös rautateiden ja yleisten teiden tasoristeysten näkemäalueet. Ne pidetään rakentamattomina LM:n päätöksen 314/1981 mukaisesti.

Näkemäalue yleisen tien liittymässä

Yleisen tien liittyessä toiseen yleiseen tiehen tulee näkemäaluetarkastelu suorittaa sekä pysähtymisnäkemän että liittymisnäkemän mukaan. Liittyvältä tieltä tultaessa on 25 m (poikkeuksellisesti 15 m) etäisyydeltä oltava esteetön näkemä päätien molempiin suuntiin päätien mitoitussuunnan mukaisen liittymisnäkemän matkalle. Väistämisvelvollisessa liittymässä tulee lisäksi olla kaikilta tulosuunnilta pysähtymisnäkemän etäisyydeltä esteetön näkemä muille tulosuunnille pysähtymisnäkemän etäisyydelle. Jos liittyvä tie on valta-, kanta- tai seututie, tämä pysähtymisnäkemä ulotetaan liittyvän tien suuntaan korkeintaan 60 m:n (vähintään 40 m:n) etäisyydelle. Jos liittyvä tie on yhdystie, ulotetaan näkemä korkeintaan 40 m:n (vähintään 25 m:n) etäisyydelle.



Kuva 44. Yleisen tien liittymän näkemäalue.



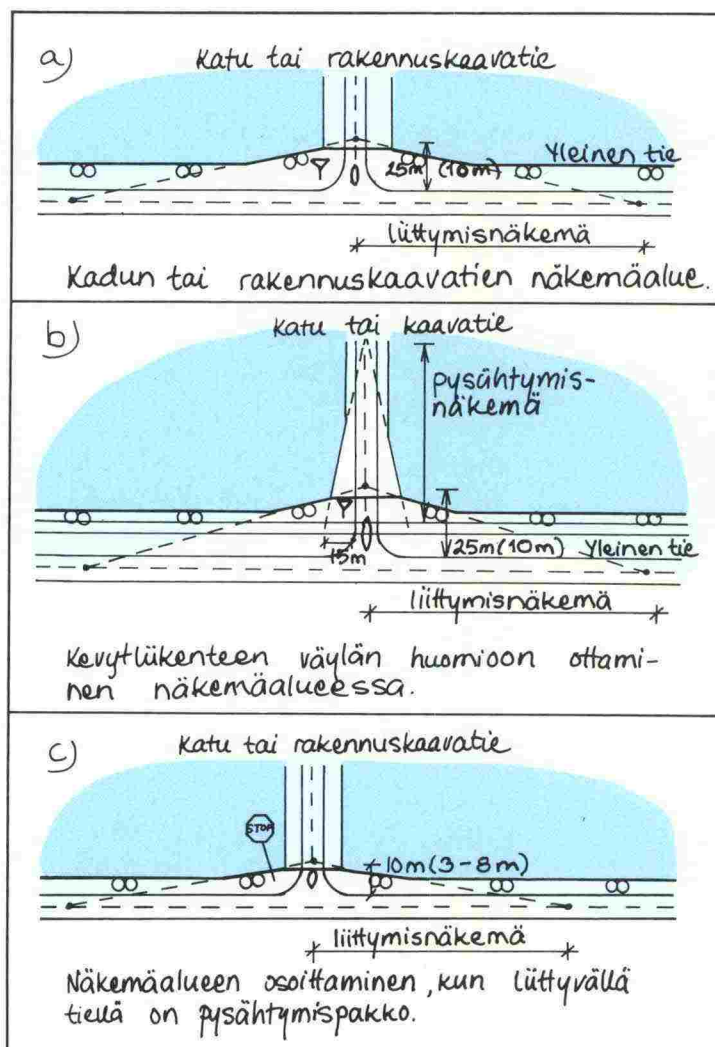
Kuva 45. Näkemäalueen määrittäminen 2-ajorataisella tiellä.

Näkemäalue kadun tai rakennuskaavatien liittymässä

Katujen ja rakennuskaavateiden liittyessä yleiseen tiehen näkemäalue määritellään yleensä vain liittymisnäkemän mukaan. Etäisyys päätien ajoradan reunasta on liittyvää tietä pitkin 25 m, jota voidaan lyhentää kohtuuttomien kustannusten välttämiseksi ja ympäristösyistä 10 metriin. Päätien suunnassa liittymisnäkemä on taulukon 3 mukainen. Ahtailla keskusta-alueilla paikallistien liittymä voidaan rinnastaa katuliittymään. Toisaalta liikenteellisesti merkittävän kadun liittymään voidaan soveltaa yleisen tien liittymän näkemäohjeita.

Jos liittyvä tie on yleiseen tiehen nähden väistämisvelvollinen, ja yleisen tien varressa on kevytliikenteen väylä, on varmistettava, että näkemäalue täyttää kadun näkemävaatimusten lisäksi kevytliikenteen väylän näkemävaatimuksen (kuva 46 b).

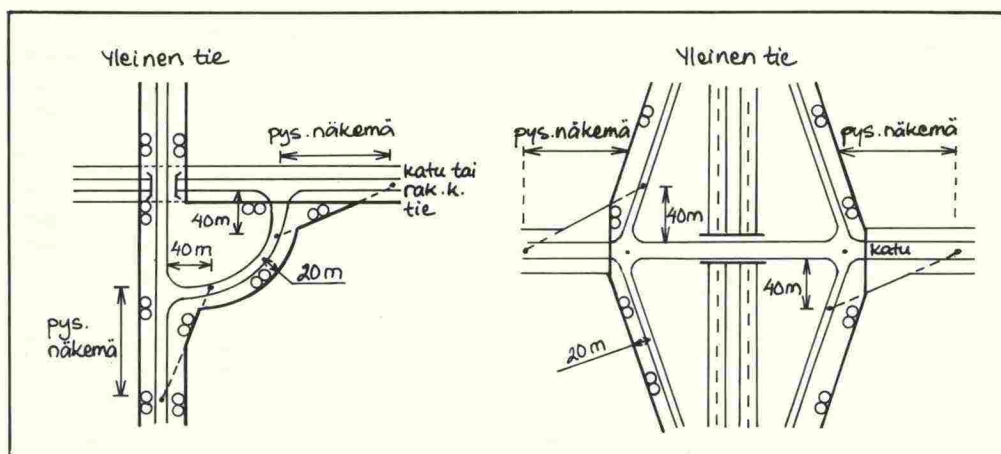
Mikäli kadun tai rakennuskaavatien liittymässä ei saavuteta edellä esitettyjä näkemävaatimuksia, joudutaan liittyvältä tieltä tuleville osoittamaan liikennemerkillä pysähtymispakko. Tällöinkin liittyvän tien suunnasta on saavutettava liittymisnäkemä 10 m:n (poikkeustapauksessa 3–8 m:n) etäisyydeltä. Ensisijaisesti selvitetään kuitenkin aina kaikki mahdollisuudet edellä esitettyjen näkemien saavuttamiseksi.



Kuva 46. Kadun tai rakennuskaavatien liittymän näkemäalue.

Näkemäalue eritasoliittymässä

Eritasoliittymän rampin päissä näkemäalueen etäisyys päätien ajoradan reunasta rampin suuntaan on 40 m. Pysähtymisnäkemä on päätien suunnassa taulukon 3 mukainen. Rajoitettu liikenne- ja kääntymissuunta ei välttämättä edellytä em. näkemää.



Kuva 47. Eritasoliittymän rampin näkemäalueet.

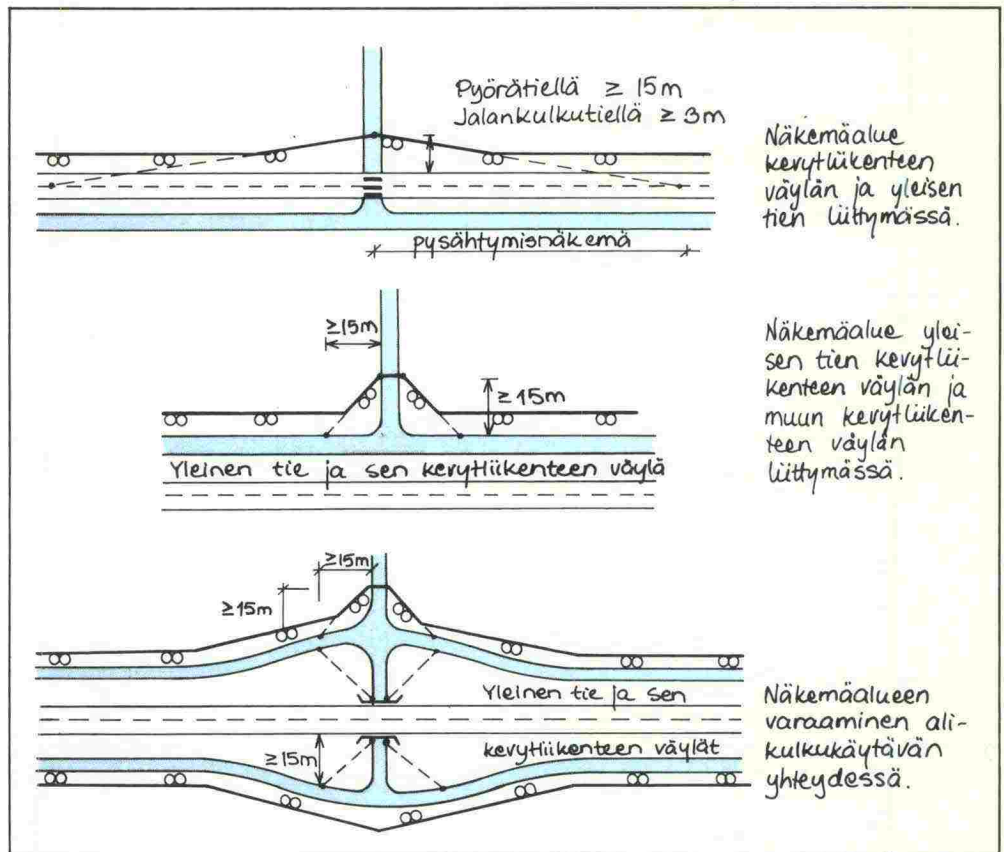
Näkemäalueet tonttiliittymässä

Tonttiliittymien ja vastaavien muiden liittymien näkemäalueet määritetään liittymisnäkemän mukaan. Tällöin etäisyys päätien ajoradan reunasta on 10 m, jota voidaan pienentää kohtuuttomien kustannusten välttämiseksi 6 metriin. Liittymisnäkemä päätien suunnassa on taulukon 3 mukainen.

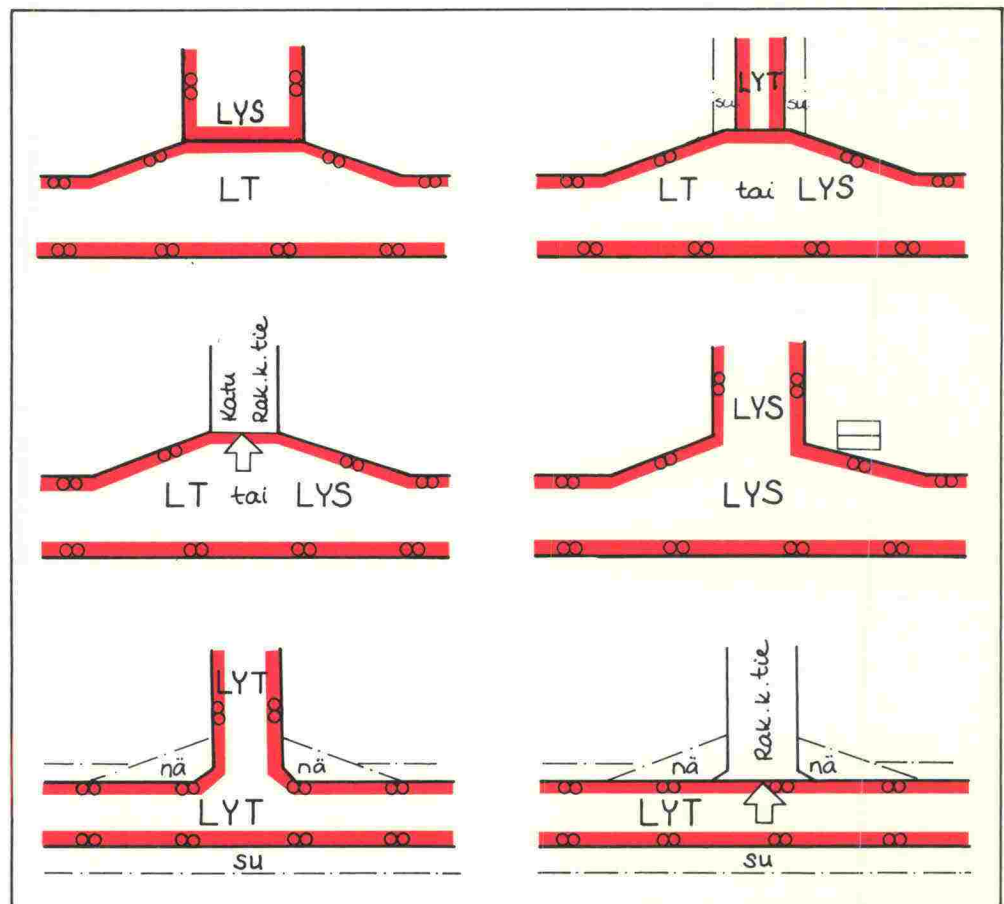
Jos yleisen tien varressa on tonttiliittymiin nähden etuajo-oikeutettu kevytliikenteen väylä, tulee etäisyys liittymän näkemäaluetta määritettäessä olla edellä esitetyn lisäksi vähintään 4 metriä kevytliikenteen väylän reunasta.

Näkemäalue kevytliikenteen väylän liittymässä

Kun kevytliikenteen väylä risteää tasossa yleisen tien kanssa, näkemän etäisyys kevytliikenteen väylän suunnassa on 15 m ja päätien suunnassa taulukon 3 pysähtymisnäkemän suuruinen. Kevytliikenteen väylän suuntaista näkemäetäisyyttä pidennetään 1,5–2-kertaiseksi, jos kevytliikenteen väylä laskee liittymään päin. Samanlainen pidennys tehdään taajaman reuna-alueilla, kun tilaa on riittävästi käytettävissä. Kun kyseessä on vain jalankulkutie, on pysähtymisnäkemä saavutettava vähintään 3 m:n päästä tien reunasta. Kevytliikenteen väylän keskinäisissä liittymissä näkemäetäisyydet ovat kumpaankin suuntaan 15 m.



Kuva 48. Esimerkkejä kevytliikenteen väylän näkemäalueista.



Kuva 49. Näkemäalueiden osoittaminen eri tapauksissa.

4.4.4 Liikennealueen käyttäminen muuhun rakennustoimintaan

Liikennealueen ylä- tai alapuolista tilaa voidaan käyttää myös muuhun kuin tietarkoituksen mukaiseen rakentamiseen, ellei tien käyttötarkoitus vaarannu ja edellyttäen, että rakentaminen on osoitettu kaavamääräyksellä.

Kaavoituksella ei voida perustaa eikä kumota tieoikeutta. Tienpitäjällä on tieoikeudella hankittuun tiealueeseen täysi hallintaoikeus, johon syntyy muutoksia vain tielainsäädännön mukaisella menettelyllä. Tien päälle tai alle kaavoittaminen edellyttää aina asiasta sopimista tienpitäjän kanssa. Keskustoissa tien ylä- tai alapuolelle rakentaminen on hyväksyttävää tapauksissa, joissa sillä on keskustojen toiminnallista eheyttä tai ympäristöä parantava vaikutus.

Liikennealueen yläpuolelle rakentaminen voi tulla kysymykseen esimerkiksi tieleikkauksen kohdalla, jossa alkuperäinen maanpinta saatetaan ympäröivän maankäytön mukaisiin toimintoihin.

Liikennealueen alapuolelle rakentaminen voi tulla kysymykseen korkean penkereen halkaistessa muuten eheän maankäyttökokonaisuuden tai rakennettaessa silta siten, että sen alle on mahdollista sijoittaa muuta maankäyttöä.

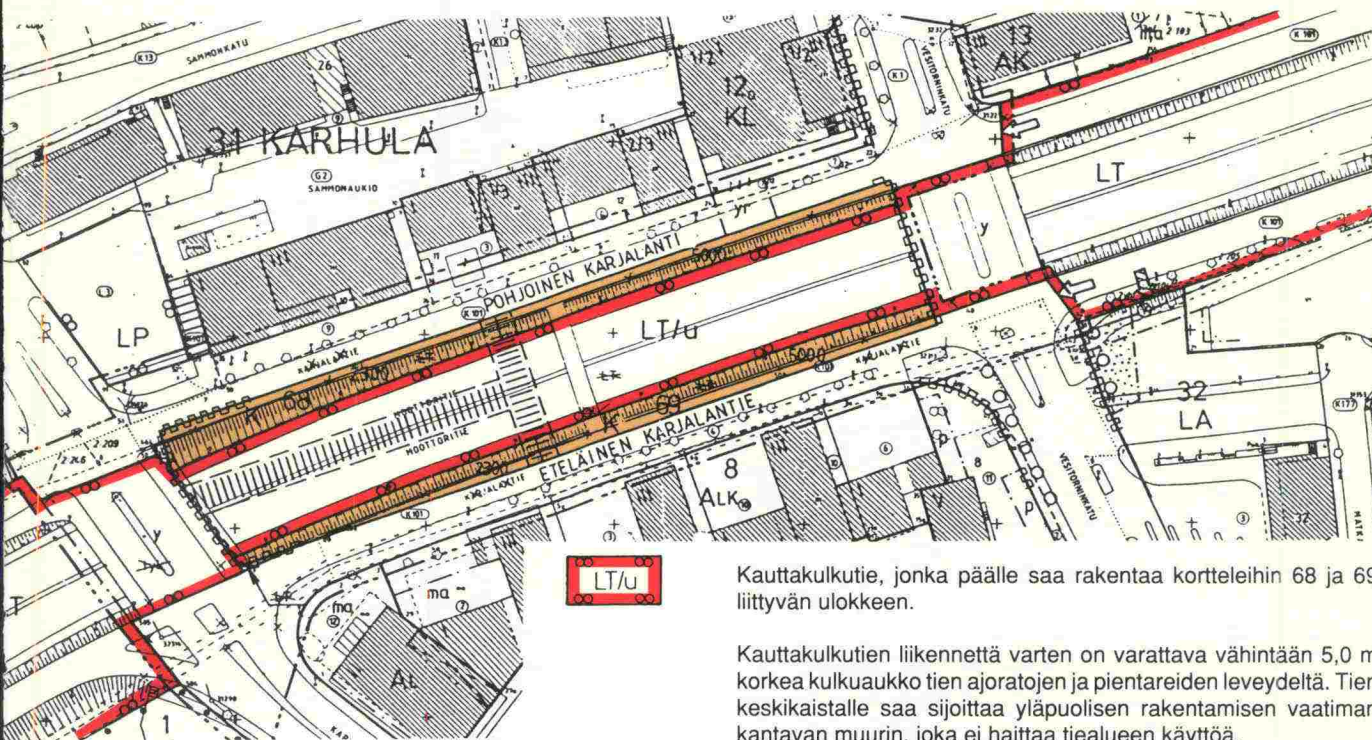
Erityisesti on huomattava, ettei tien ylä- tai alapuolen käyttämisellä muuhun rakennustoimintaan muuteta voimassa olevan tieoikeuden mukaisia tien liikenteellisiä perusratkaisuja eikä vaikeuteta kunnossapitoa.

Menettelytapa

Tien päälle ja alle kaavoittamisen ja rakentamisen tulisi edetä seuraavan prosessin mukaan:

1. Hankkeesta tehdään alustavien suunnitelmien perusteella tielaitoksen ja kunnan välillä kirjallinen sopimus sellaisista teknisistä ehdoista ja vastuu- ym. kysymyksistä, joita kaavamääräyksiin ei voida ottaa.
2. Kaavaehdotus käsitellään ja vahvistetaan.
3. Tiealuetta supistetaan tarvittaessa, ja tieoikeus lakkautetaan niiltä osin, kun aluetta käytetään muuhun rakentamiseen.
4. Muodostetaan tontti ja käsitellään rakennuslupa.
5. Hankitaan lupa tienpitäjältä tiealueella tapahtuvaan työhön.

Tielain tarkoituksena on, että tiealuetta käytetään vain tietarkoituksiin (TieL 3 §, 29 §). Tien ylä- tai alapuolelle rakentaminen on kuitenkin katsottu mahdolliseksi kaavan perusteella, koska kaavaa valmisteltaessa ja vahvistettaessa on kuultu myöskin maanomistajia. Kaavojen ulkopuolelle ei tällainen rakentaminen ole hyväksyttävää eikä tielain perusteella mahdollista. Myöskin kaava-alueella tien ylä- tai alapuolelle rakentaminen edellyttää tienpitoviranomaisen lupaa (TieL 53 §) ja asianomaisia kaavamerkin- töjä. Tiehen kuuluville levähdysalueille, jotka voivat sijaita myös tien päällä, rakentami- sesta on säädetty erikseen (TieA 32 a §).

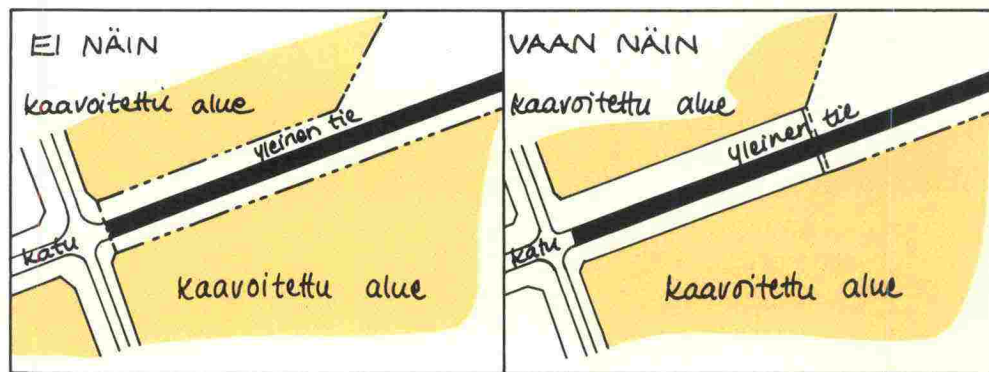


Kuva 50. Esimerkki yleisen tien päälle rakentamisen kaavoituksesta.

4.4.5 Kaava-alueen rajaaminen yleisen tien kannalta

Kaava molemmin puolin tietä

Jos kaavoitettava alue sijaitsee siten, että molemmat puolet yleisestä tiestä tulevat kaavoitetuksi, tulisi myös yleisen tien alue sisällyttää kaavaan. Sellaista kaava-alueen rajaamista, jossa tie keinotekoisesti jätetään kaava-alueen ulkopuolelle, ei tulisi käyttää. Tämä periaate koskee kaikkia kaavatasoja.



Kuva 51. Yleinen tie kaava-alueen sisällä.

Kaava vain tien toisella puolella

Jos yleinen tie sijaitsee kaavan reunalla, ja vain tien toinen puoli kaavoitetaan, voidaan tie osoittaa kaavassa periaatteessa kolmella tavalla:

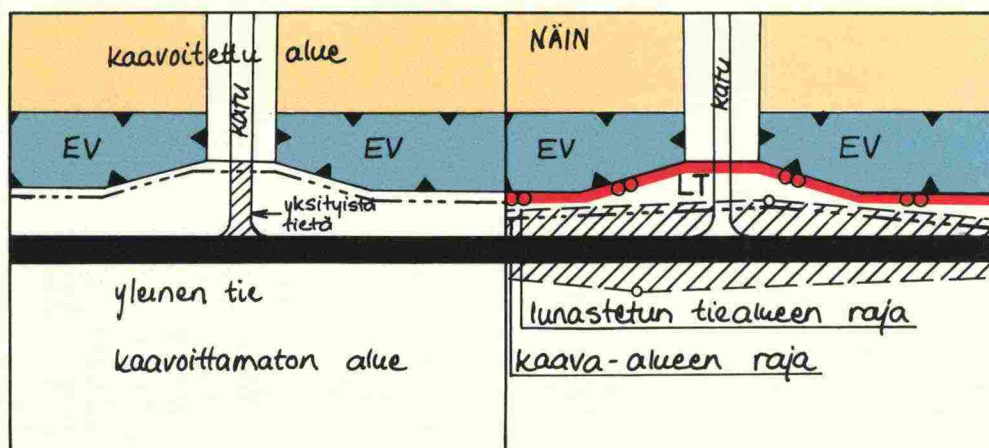
- tie sisällytetään kaavaan liikennealueena
- tie jätetään kaavan ulkopuolelle suoja- ja näkemäalueineen
- kaavan vahvistusraja voi kulkea liikennealueen sisällä.

Kun tien toista puolta ei kaavoiteta, on suositeltavinta jättää yleinen tie kaavan ulkopuolelle. Kaava-alue rajataan tällöin tiealueen reunaan.

Jos yleisen tien liikennealue suoja- ja näkemäalueineen jätetään vahvistettavan kaavan ulkopuolelle, voidaan kaavoittamattomalle puolelle laatia yksityisten teiden järjestelysuunnitelma. Kaavan puolella liittymät järjestellään kaavan mukaisesti katu- tai kaavatiejärjestelyinä. Kadun tai rakennuskaavatien mahdollinen jatke yleiselle tielle edellyttää toteutusta yksityisenä tienä ja siten liittymälupaa.

Jos liikennealue sisällytetään vahvistettavaan kaavaan, hoidetaan kaavan puoleiset liittymäjärjestelyt kaavan mukaisesti. Sen sijaan toisella puolella, missä kaavaa ei ole, ei liittymän paikkoja liikennealueen rajalla yleensä osoiteta. Koska yleinen tie sijaitsee kaava-alueella, ei kaavoittamattomalle puolelle voida kuitenkaan laatia yksityisten teiden järjestelysuunnitelmaa. Olemassa olevat kaavoittamattoman puolen liittymät jäävät ennalleen. Uusille liittymille voidaan hakea liittymälupaa, mutta vanhoja ei voida tienpitäjän toimesta poistaa, koska korvaavia yhteyksiä ei ole osoitettu kaavalla.

Jos kaava rajataan tien suoja-alueen rajaan, saattaa lunastetun tiealueen ja kaavan vahvistusrajan väliin jäädä kapea suikale. Kadun tai rakennuskaavatien rakentaminen tällaisen suikaleen läpi yleiseen tiehen edellyttää maanomistajan lupaa. Jotta kadun tai rakennuskaavatien toteuttaminen ei jäisi kiinni maanomistajan luvasta, on parempi rajata kaava pitkin lunastetun tiealueen rajaa siten, että tiealueen ulkopuolinen lunastamaton liikennealueen osa sisällytetään kaavaan. Muussa tapauksessa ei ole suositeltavaa rajata kaava-alueen rajaa liikennealueen sisälle.



Kuva 52. Liikennealue kaavan ulkopuolella tai osittain kaavan osana.

Jos yleinen tie on tarkoitus muuttaa myöhemmin kaduksi tai rakennuskaavatieksi ja tie sijaitsee kaavan reunalla, voidaan tie jättää kokonaan kaavan ulkopuolelle. Toinen mahdollisuus on sisällyttää tie kaavaan katuna tai rakennuskaavatienä. Kaavan rajaa ei merkitä tällöin tien keskelle, koska tien hallinnollinen asema jää epäselväksi.

4.5 TIENPITO KAAVA-ALUEELLA

4.5.1 Liikenneväylien hallinnolliset muutokset

Jos olemassa oleva yleinen tie on kaavassa osoitettu kadun tai rakennuskaavatien merkinnällä, kaavan voimaantulo ei vielä aiheuta tieluokan muuttumista. Myöskään katu tai rakennuskaavatie ei muutu yleiseksi tieksi pelkästään kaavoittamalla se liikennealueeksi. Yleisiä teitä voidaan muodostaa, lakkauttaa tai tien hallinnollinen luokka muuttaa vain tielain mukaisella menettelyllä.

Yleisen tien muuttaminen kaduksi

Ellei olemassa oleva yleinen tie täytä asemakaavan tieliikennealueen edellytyksiä, kaavoitetaan se yleensä kaduksi. Tien muuttaminen kaduksi edellyttää päätekohtakatselmuksen pitämistä ja kadun yleiseen käyttöön luovuttamista. Päätekohtakatselmus tulee ajankohtaiseksi, kun katu rakennetaan tai rakennuslainsäädännön mukaisesti olisi tullut rakentaa katuna tai aikaisemminkin, jos tie rajoittuu toriin, puistoon tai vastaavaan alueeseen. Päätekohtakatselmuksen tulemisesta ajankohtaiseksi kuuluu kunnan ilmoittaa tiepiirille. Käytännössä kuitenkin tiepiiri ottaa usein asian esille. Tien uuden päätekohdan vahvistaa lääninhallitus.

Yleisen tien päätekohta määrätään yleensä asemakaava-alueen rajalle tai liikennealueen päätekohtaan. Maanteille muodostetaan vain yksi päätekohta yhteen suuntaan, joten kaavojen väliin ei tulisi jättää kaavoittamattomia tieosia. Paikallistie voi sen sijaan katketa kunnan sisällä. Se voi yhdistää kahta vierekkäistä kaava-aluetta toisiinsa. Yleisenä tienä lakannut tieosa jää kunnan hoidettavaksi.

Syrjään jäävä yleinen tie voidaan asemakaava-alueella lakkauttaa myös yleisen tien tekemisen yhteydessä. Tiesuunnitelmaa vahvistettaessa liikenneministeriö määrää, mitkä tieosat lakkautetaan. Jos lakkautettava tie on kaavassa osoitettu liikennealueeksi, tulee liikennealue poistaa kaavan muutoksella. Asiasta tulisi sopia kunnan kanssa tiesuunnitelmaa laadittaessa.

Kadun muuttaminen yleiseksi tieksi

Kun katu muutetaan yleiseksi tieksi, noudatetaan yleensä tiensuunnittelu- ja kaavoitusprosessia, jolloin voidaan todeta, ovatko liikenteelliset ja kaavalliset edellytykset olemassa.

Ennen kadun muuttamista yleiseksi tieksi on asemakaavassa oleva katualue muutettava kaavamutoksella liikennealueeksi. Kaavan vahvistaminen ja voimaantulo ei vielä muuta katua yleiseksi tieksi, vaan katu on rakennettava yleiseksi tieksi vahvistetun tiesuunnitelman mukaisesti. Asia voidaan käynnistää kaupungin taholta tekemällä esitys tiesuunnitelman laatimisesta, tai tielaitos voi itse käynnistää tiesuunnitelman laatimisen. Päätekohtakatselmusmenettelyä ei voida soveltaa yleisen tien muodostamiseksi.

Poikkeustapauksessa, jolloin katu voidaan ottaa sellaisenaan ilman parantamistoimenpiteitä yleiseksi tieksi, voitaneen soveltaa yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi annettuja säännöksiä aloiteasiana. Tieoikeus kaupungin omistamaan katualueeseen saadaan kaupungin antamalla suostumuksella (TieL 29 §). Jos tietä parannetaan niin, että tiealuetta tarvitaan katualuetta enemmän tai katuun sisältyy johtoja ja laitteita, on

syytä soveltaa tiesuunnittelumenettelyä. Myös aloitemenettely edellyttää, että katualue on muutettu liikennealueeksi. Liikennealueen muodostaminen niin, että tulevaisuuden kehittämistarpeet otetaan huomioon, saattaa edellyttää yleissuunnitelman laatimista.

Liikenneväylien hallinnolliset muutokset rakennuskaava-alueella

Rakennuskaava ei edellytä yleisten teiden hallinnollisen luokan muutoksia yleensä lainkaan. Rakennuskaava-alueella ei pidetä päätekohtakatselmuksia. Yleisen tien hallinnollinen luokka voidaan muuttaa vain tätä koskevan aloitteen tai vahvistetun tiesuunnitelman mukaisen tien tekemisen yhteydessä. Yksityinen tie voidaan kaava-alueella muuttaa yleiseksi tieksi tiealoiteasiana, mikäli tielle on kaavassa osoitettu liikennealue. Rakennuskaavatieen osalta noudatetaan samoja periaatteita kuin kadun muuttamisessa yleiseksi tieksi.

4.5.2 Tien tekeminen kaava-alueella

Tiesuunnitelman vahvistaminen

Tielain 10 §:n mukaan tietä ei saa tehdä siten, että hyväksytyn tai vahvistetun asema-, rakennus- tai rantakaavan toteuttaminen vaikeutuu. Hyväksytty kaava tarkoittaa kunnanvaltuuston hyväksymää kaavaa, jota ei ole vielä vahvistettu tai jota ei tarvitse vahvistaa. Jos hyväksytyn kaavan alueella on vielä voimassa entinen vahvistettu kaava, on sitä tällöin noudatettava, kunnes muutos on vahvistettu.

Ellei tiesuunnitelmaa ole voitu laatia vahvistetun kaavan mukaiseksi, voidaan joutua kaavan muuttamiseen. Tiesuunnitelma voidaan vahvistaa vasta, kun kunnanvaltuusto on hyväksynyt kaavamuutoksen eikä tiesuunnitelma vaikeuta kaavan toteuttamista. Ongelmia on usein syntynyt kiireellisissä tapauksissa, kun kaavan vahvistaminen ei ole edennyt suunnitelmien mukaisesti. Tämä tilanne voidaan välttää vain riittävän ajoissa tapahtuvalla tiesuunnittelun ja kaavoituksen välisellä vuorovaikutuksella. Kaavasta voidaan tiesuunnitelmissa poiketa vain vähäisessä määrin ja vain silloin, kun kunta ja kaavan vahvistaja ovat todenneet, ettei tiesuunnitelman toteuttaminen vaikeuta kaavan toteuttamista. Lisäksi maanomistajien suostumus on välttämätön.

Tienpito asemakaava-alueella

Yleisen tien rakentaminen ja parantaminen asemakaava-alueella on mahdollista vain kaavan liikennealueen sisällä. Liikennealueille rakennetuista tai rakennettavista teistä on voimassa, mitä yleisistä teistä on säädetty.

Jos olemassa oleva yleinen tie sijaitsee kaavan mukaisella katualueella, merkitsee tämä, että yleinen tie on tarkoitus lakkauttaa. Tie on pidettävä kunnossa siihen asti, kun tieoikeus on lakannut päätekohtakatselmuksen perusteella. Tienpito käsittää tällaisissa tapauksissa lähinnä vain kunnossapidon, esim. päällysteen uusimisen tai tien vähäisen parantamisen, joka ei vaadi lisäaluetta.

Yleisen tien alue, joka sisältyy asemakaava-alueeseen, joutuu asemakaavan tullessa voimaan korvauksetta kaupungin (tai kunnan, jos se on laatinut asemakaavan) omistukseen (RakL 46 §). Yleisen tienpitäjän käyttöoikeus tiehen säilyy kuitenkin siihen

saakka, kun tie lakkaa yleisenä tienä. Kun yleinen tie on lakkautettu asemakaava-alueella, siirtyy tiealue kaupungin omistukseen (Laki oikeudesta entiseen tiealueeseen 1 §). Koska kaupungilla on jo tässä vaiheessa kadunrakentamisvelvollisuus, tulee sen vastata kyseisen liikenneväylän kunnossapidosta. Kaduksi yleinen tie muuttuu lopullisesti vasta kun se on rakennettu kaupunginhallituksen vahvistaman katupiirustuksen mukaan ja luovutettu yleiseen käyttöön. Lakannut yleinen tie siirtyy muutenkin kaupungin omistukseen asemakaava-alueilla ja alueilla, joille on päätetty laatia asemakaava.

Tienpito rakennuskaava-alueella

Tienpito rakennuskaava-alueilla tapahtuu, kuten asemakaavassakin, liikennealueen sisällä. Poikkeustapauksissa, esim. vanhoissa rakennuskaavoissa, saattaa yleinen tie sijoittua rakennuskaavatiealueelle. Jos olemassa oleva yleinen tie on rakennuskaavassa osoitettu muuksi kuin liikennealueeksi, tieoikeus säilyy siihen asti, kun yleinen tie on lakkautettu. Jos yleinen tie lakkautetaan rakennuskaava-alueella ja alueella, jolle on päätetty laatia rakennuskaava, siirtyy tiealue kunnan omistukseen. Kunta voi rakentaa tien rakennuskaavatieksi ja luovuttaa sen yleiseen käyttöön.

Sekä rakennuskaavan että asemakaavan ulkopuolella siirtyy lakkaava tiealue viereisen kiinteistön omistajan hallintaan yleensä keskiviivaperiaatteen mukaan. Lakkautettu liitännäisalue siirtyy aina kiinteistön omistajan hallintaan.

4.5.3 Alueiden lunastaminen yleisiä teitä varten

Tieoikeus

Tielain 29 §:n mukaan tieoikeudella tarkoitetaan oikeutta käyttää aluetta tietarkoituksiin. Tämä oikeus saadaan yleensä, kun lainvoiman saanut vahvistettu tiesuunnitelman mukainen alue, joka tarvitaan tietä varten, on otettu haltuun. Haltuun ottamisen jälkeen saadaan aluetta käyttää tielain 3 §:ssä mainittuihin tietarkoituksiin toisella kiinteistöön olevan oikeuden estämättä. Kysymys on tässä tapauksessa siis käyttöoikeudesta eikä omistusoikeudesta. Kiinteistön omistajalla on oikeus saada tienpitäjältä korvaus alueen luovuttamisesta ym. vahingosta ja haitasta. Tieoikeus on olemassa myös, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu haltuun omistajan suostumuksella.

Lunastaminen tielain perusteella

Liikennealueen lunastaminen tien tekemisen yhteydessä tapahtuu tielain mukaisesti. Kiinteistön omistajalla, ei kuitenkaan yleensä valtiolla tai kunnalla, on oikeus saada korvaus luovuttamastaan maasta (TieL 67 §).

Tielain 35a §:n mukaan tienpitäjä on velvollinen lunastamaan asemakaavassa liikennealueeksi tai rakennuskaavassa yleistä liikenneväylää varten osoitetun alueen tai sen osan ko. alueen rajaan saakka, jos maanomistaja tietoitumuksessa niin vaatii.

Tienpitäjällä on myös oikeus lunastaa mainitunlainen kiinteistö tai sen osa liikennealueen rajaan saakka. Tiealueen ulkopuolelle jäävät kapeat liikennealuesuikaleet kannattaa yleensä lunastaa tien tekemisen yhteydessä kokonaisuudessaan. Jos ko. suikaleet ovat kaavassa epätarkoituksenmukaisen leveät, ei lunastaminen kokonai-

suudessaan ole tarpeen. Tällöin tulisi pyrkiä muuttamaan kaavojen liikennealue tarkoituksenmukaiseksi. Tulevaisuuden tiealuetarpeet voidaan jättää lunastamatta ensi vaiheessa, jos maanomistaja niin haluaa.

Lunastaminen tielain perusteella voi tulla kysymykseen myös mm. tilusten pirstoutumisen vuoksi (TieL 35 §), mikäli haitta on erittäin huomattava ja kiinteistönomistaja vaatii lunastamista.

Lunastaminen rakennuslain perusteella

Muulloin kuin tien tekemisen yhteydessä liikennealueen lunastamiseen sovelletaan rakennus- ja lunastuslakia. Rakennuslain 50, 111 ja 123e §:ien mukaan valtiolla on oikeus lunastaa asema-, rakennus- tai rantakaavassa liikennealueeksi merkitty valtion tarpeisiin tarkoitettu alue omistusoikeuksin.

Rakennuslain 56, 110 ja 123e §:ien perusteella voi myös maanomistaja vaatia liikennealueeksi asema-, rakennus- ja rantakaavoissa osoitetun alueensa lunastamista tienpitäjältä, ellei hän voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen maataan. Tätä perustetta voidaan joutua käyttämään silloin, kun tiealue on lunastettu kapeampana kuin liikennealue ja maanomistaja myöhemmin vaatii lunastusta tai kun tietä ei vielä ole tehty. Kohtuullisen hyödyn ratkaisee tässä tapauksessa maan käyttämismahdollisuus yksityiseen rakennustoimintaan. Lunastamisvelvollisuus ei tule voimaan ennen kuin maanomistajan hakemus saada poikkeus rakentamisrajoituksesta on hylätty ja päätös on saanut lainvoiman. Tarpeettomien lunastusvelvoitteiden välttämiseksi tulisi vanhentuneet kaavat saattaa ajantasalle.

4.5.4 Oikeudet ja velvollisuudet tienvarsialueilla

Käyttörajoitusten tarkoitus

Tienvarsien käyttörajoituksista säädetään tielain 40–45 §:issä. Rajoitukset koskevat vieri-, suoja- ja näkemäalueita. Käyttörajoituksia perustellaan liikenneturvallisuudella, liikenteen vaarantamisella, yleisillä tarpeilla ja tienpidon haittaamisella. Lisäksi suoja-alueen laajentamista on perusteltu lainsäädäntöä laadittaessa vilkkaan liikenteen aiheuttamilla tienvarsi-imissioilla, kuten melu- ja pölyhaittojen lisääntymisellä.

Näkemäesteiden poistaminen tienvarsialueilta

Tien vierialueelta saadaan tielain perusteella poistaa luonnonvaraiset näkemäesteet ja näkemäalueelta luonnonvaraiset pensaat ja oksat sekä luonnonesteet, jotka aiheuttavat vaaraa liikenteelle. Tienpitäjällä on oikeus pitää vierialueella liikennemerkkejä. Tien vierialuetta ei tiesuunnitelmassa erikseen esitetä, vaan se sisältyy kaava-alueella lunastettavaan tiealueeseen tai liikennealueeseen.

Tien vieri-, suoja- ja näkemäalueella on kielletty pitämästä sellaista varastoa, aitaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai josta on haittaa tienpidolle. Rajoituksesta huolimatta näillä alueilla voi olla rakennuksia, laitteita ja istutuksia tai erityiseen hoitoon otettuja puita ja pensaita, jotka ovat olleet alueella ennen rajoitusten voimaantuloa. Tieviranomainen voi antaa myös luvan poiketa em. kiellosta.

Tien vieri-, suoja- ja näkemäalueilla ennestään olleet istutukset, laitteet ja rakennukset voidaan määrätä poistettavaksi, jos niistä on vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle. Rakennuksia koskevan määräyksen antaa lääninhallitus. Laitteiden, istutusten ja varastojen poistamisesta määrää vanhoissa kaupungeissa maistraatti, muissa kaupungeissa ja kunnissa nimismies. Jos tieviranomainen on antanut luvan rakennuksen, varaston tai laitteen pitämiseen tien vieri-, suoja- tai näkemäalueella, voidaan lupa peruuttaa, mikäli liikenteen turvallisuus sitä välttämättä vaatii.

Tielain 45 §:n mukaan vieri-, suoja- ja näkemäalueita koskevat tielain säännökset eivät koske rakentamista asema- ja rakennuskaava-alueilla. Rakentamista koskevat rajoitukset osoitetaan kaavalla. Rakentamisella tarkoitetaan tässä rakennuslupan edellyttävää rakentamista. Muut tielain em. tienvarsialueita koskevat säännökset ovat voimassa myös asema- ja rakennuskaava-alueilla. Siis luonnonvaraisten puiden ja pensaiden poistamiseen on oikeus tien näkemä- ja suoja-alueilta myös asema- ja rakennuskaava-alueilla.

Suoja- ja näkemäaluetta koskevat menettelytavat

Kun liikennealue on kokonaan lunastettu, voidaan sillä tehdä kaikkia vieri-, suoja- ja näkemäalueita koskevia toimenpiteitä tielain mukaisesti. Toisaalta tienpitäjällä on myös vastuu lunastettujen alueiden hoidosta.

Jos suoja- ja näkemäalueet sijaitsevat lunastamattomalla liikennealueen osalla tai liikennealueen ulkopuolella (LYT), on näkemäesteiden tai muiden liikennettä tai tienpi-toa haittaavien kohteiden poistaminen ensisijaisesti tienpitäjän intressissä. Tienpitäjän tulee neuvotella asiasta kiinteistönomistajan kanssa ja sopia toimenpiteistä. Ellei omistaja suostu toimenpiteisiin, menetellään hallintomenettelylain mukaisesti, eli asian vireilläolosta ilmoitetaan ja asianomaista kuullaan. Lunastamaton liikennealueen osa on aina mahdollista lunastaa, mitä menettelyä voidaan käyttää myös näkemäolosuhteiden turvaamiseen. Istutettua tai erityiseen hoitoon otettua kasvillisuutta ei saa poistaa ilman hallintopäätöstä ja hallintomenettelylain mukaista menettelyä. Luonnonvarainen kasvillisuus on kaava-alueillakin oikeus poistaa ilman erillistä hallintopäätöstä.

Jos lääninhallitus, nimismies tai maistraatti on määrännyt poistettavaksi liikenteelle vaarallisen esteen eikä maanomistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä ajassa, tienpitäjällä on valta poistaa este omalla kustannuksellaan. Ellei määräystä anneta, tielaitoksen on ryhdyttävä muihin toimenpiteisiin, ettei liikenneturvallisuus vaarannu (esim. nopeusrajoitus tai pakollinen pysähtyminen). Samoin on meneteltävä, jos kaava sallii liikennettä vaarantavan rakennuksen pitämisen näkemäalueella.

4.5.5 Yleisiä teitä koskevat lupa-asiat kaava-alueilla

Työlupa tiealueella

Tielain 53 §:n mukaan ei tiealueeseen kohdistuvaa toimenpidettä, kuten viemärin kaivamista tien alitse tai muiden laitteiden tekemistä tiealueelle, saa tehdä ilman tieviranomaisen lupaa, ellei erityisestä säännöksestä muuta johdu. Ellei lupaa tarvita, siitä on kuitenkin tehtävä ilmoitus tieviranomaiselle. Kun kunta rakentaa esim. viemärin, vesijohdon tai kaavatieliittymän, sen on hankittava työlupa, vaikka toimenpide olisikin vahvistetun kaavan mukainen. Tieviranomainen antaa luvan yhteydessä tarvittavat ehdot ja ohjeet. Luvanvaraisuus lakkaa, kun tieoikeus lakkaa.

Luvat liikennealueella

Kaavan mukaiselle liikennealueelle kohdistuvasta toimenpiteestä on pyydettävä tielaitoksen lausunto, ellei liikennealueelle ole vielä tieoikeutta. Jos alue on lunastettu omistusoikeuksin, tielaitos antaa lausunnon alueen omistajana, vaikka tietä ei ole vielä rakennuttukaan.

Jos liikennealueen rajan ja tiealueen välissä on lunastamaton suikale, tarvitaan alueeseen kohdistuviin toimenpiteisiin tielaitoksen lausunto tai lupa poiketa suoja- ja näkemäaluearajoituksista. Esimerkiksi kunnalle voidaan antaa lupa rakentaa kevytliikenteen väylä lyhyelle matkalle liikennealueelle suoja-alueen osalle.

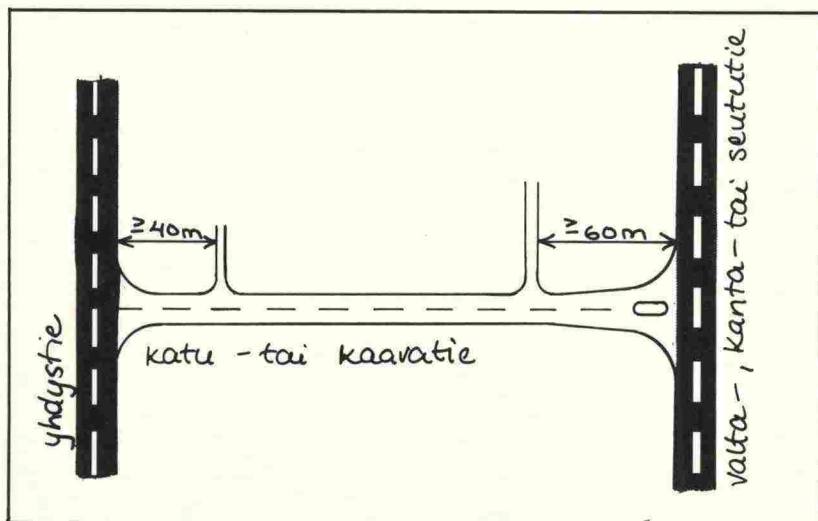
Tienteko kunnan toimesta

Halutessaan rakentaa tai parantaa yleistä tietä liikennealueella kunnan on pyydettävä tielaitokselta suunnittelulupa ja tehtävä esitys, että kunta määrättäisiin tienpitäjäksi. Jos kunta haluaa parantaa katualueella olevaa yleistä tietä, on yleinen tie syytä ensin lakkauttaa ja tehdä toimenpide kadun rakentamisena.

4.5.6 Liittymäjärjestelyt kaava-alueilla

Liittymien etäisyys yleisistä teistä

Katu-, rakennuskaavatie- tai tonttiliittymän etäisyys seututien tai sitä korkeampiluokkaisen tien liittymästä tulee olla yleensä vähintään 60 metriä ja yhdystien ollessa kyseessä vähintään 40 metriä. Liittymän tekniset vaatimukset mm. kaarresäteiden ja selväpiirteisyyden suhteen edellyttävät yleensä näitä etäisyyksiä. Lisäksi näkemäalueet tulee pitää vapaana liittymistä. Liittymän kanavointi saattaa vaatia vielä huomattavasti pidempiäkin etäisyyksiä.



Kuva 53. Liittymien minimietäisyys yleisestä tiestä niihin liittyvillä väylillä.

Huoltoasemien liittymät tulisi järjestää taajama-alueilla siten, että liittyminen ei tapahdu suoraan päätieltä vaan alueellisen pääväylän tai kokoojaväylän kautta. Tällöin taajamasta huoltoasemalle tullessa ei tarvitse käyttää päätieta. Muuten noudatetaan seuraavia periaatteita:

- valta- ja kantateiden varrella huoltoasemien liittymien tulisi olla vähintään 700 m etäisyydellä lähimmän yleisen tien tai siihen verrattavan yksityistien liittymästä (vas- taava etäisyys seututeillä väh. 500 m)
- eritasoliittymien lähelle sijoituessaan liittymän tulisi olla 200–500 m lähimmästä rampista
- liittymän tulisi olla 60 m:n etäisyydellä päätiestä liittyessään päätiehen alemman asteisen tien kautta.

Liittymäluvut ja -kiellot

Tielain 50 §:n mukaan ei liittymäkieltopäätöksiä eikä yksityisten teiden järjestelysuunnitelmia voida tehdä asema- tai rakennuskaava-alueella. Näillä kaava-alueilla on liittymäjärjestelyt osoitettava kaavalla ja hoidettava kaavan toteuttamisena.

Asema- ja rakennuskaava-alueella tarvitaan kaavassa vahvistamattoman liittymän rakentamiseen yleiseen tiehen tieviranomaisen lupa. Ellei kaava estä liittymää, voidaan lupa myöntää, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymästä on riittävä vapaa näkemä tien kumpaankin suuntaan ja se sijainniltaan suhteessa muihin liittymiin on sellainen, ettei liikenneturvallisuus vaarannu. Lupa voidaan sisällyttää ehtoja, jotka eivät kuitenkaan saa olla kaavan vastaisia. Asemakaavan liikennealueelle ei muualle kuin kaavassa merkittyihin kohtiin liittymää voida rakentaa. Paikallistiellä liittymäluvan sijasta riittää työlupa. Kaavassa vahvistetunkin liittymän rakentamiseen tarvitaan aina työlupa. Nuolella osoitetun tontti- tai rakennuspaikkaliittymän tarkka sijainti tulee tällöin hyväksytyksi tieviranomaisen puolelta työluvan yhteydessä.

Tielain 50 §:n mukaiset yksityistiejärjestelyt ovat mahdollisia vahvistettujen yleis- ja seutukaavojen alueilla kunhan kaavojen toteuttamista ei vaikeuteta. Myös liittymäkieltopäätökset ovat voimassa. Seutu- tai yleiskaavojen mukaisten uusien liittymien toteuttamiseen tarvitaan tielain 52 §:n mukainen liittymälupa.

Liittymien poistaminen

Kaavaa laadittaessa on turvattava kaikille tonteille ja rakennuspaikoille kulkuyhteys. Suoraan yleisiin teihin liittyville tonteille tai rakennuspaikoille osoitetaan kaavassa yleensä uusi kulkuyhteys kadun, rakennuskaavatien tai muun kaavassa osoitetun kulkuyhteyden kautta. Niin kauan kuin korvaavaa, kaavan mukaista kulkuyhteyttä ei ole olemassa tai sitä ei ole luovutettu yleiseen käyttöön, ei kaavaan merkitsemätöntä liittymää yleiseltä tieltä voida poistaa. Luvatta rakennettu, kaavaan merkitsemätön uusi liittymä tulisi poistaa viipymättä ilmoittamalla asiasta asianomaisille (TieL 101.3 ja 101.4 §:t).

Pääperiaatteena pidetään, että kaava-alueen liittymien rakentamisesta ja poistamisesta sovitaan tiesuunnitelman ja kaavan laatimisen yhteydessä. Kunnan kanssa sovitaan korvaavien yhteyksien rakentamisesta ja liittymien poistamisesta kiinteistökohtaisesti sekä liittymien poistamisesta mahdollisesti aiheutuvista kiinteistön sisäisistä järjestelyistä ja korvauksista. Liittymän poistaminen voidaan sopia joko kunnan tai tielaitoksen tehtäväksi, ellei tontinomistaja sitä itse poista. Tielaitoksen tehtäväksi se voidaan ottaa,

jos se sopii luontevasti toteutettavaksi tien parantamisen tai rakentamisen yhteydessä, ja edellytykset liittymien poistamiselle ovat silloin olemassa. Muussa tapauksessa asian hoitaminen tulisi sopia ensisijaisesti kunnan tehtäväksi.

Jos liittymien poistaminen on sovittu tielaitoksen tehtäväksi, ja edellytykset liittymän poistamiseen ovat olemassa, asiasta pyritään ratkaisuun neuvotteluteitse kiinteistön-omistajan kanssa. Ellei sopimukseen päästä, noudatetaan hallintomenettelylain 13 ja 15 §:ien mukaista menettelyä asian vireilläolosta ja asianomaisen kuulemisesta. Tämän jälkeen tehdään asiasta tiepiirissä hallintopäätös, joka saatetaan asianomaiselle tiedoksi. Päätöksessä ilmoitetaan, mihin mennessä tiepiiri aikoo poistaa liittymän. Asianomaisille on varattava riittävästi aikaa, jotta asia voidaan saattaa mahdollisesti tielain 52.7 §:n mukaisesti lääninhallituksen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi.

Väliaikaiset liittymäjärjestelyt

Jos tontille tai rakennuspaikalle rakennetaan ennen kuin kaavanmukainen kulkuyhteys on järjestetty, tienpitäjä voi sallia määräaikaisen liittymän yleiselle tielle. Liittymäluvassa määrätään, milloin liittymä on poistettava.

Jos tontille ajo on poikkeuksellisesti osoitettu muuten kuin kadun kautta (esim. puisto, pysäköintialue, autopaikkojen korttelialue), kunnalle ei synny aikaan sidottua velvoitetta ajoyhteyden rakentamisesta. Yleisen tien pitäjä voi näissä tapauksissa joutua odottamaan pitkäänkin, ennen kuin edellytykset liittymän poistamiseen syntyvät. Tämän vuoksi tienpitäjän tulisi kaavaa laadittaessa valvoa, että yleisten teiden varressa olevien kiinteistöjen kulkuyhteys voidaan järjestää kadun tai rakennuskaavatien kautta.

Tiesuunnitelmassa voidaan joutua jättämään vanha liittymä paikalleen, vaikka sitä ei ole osoitettu kaavassa, mikäli korvaavaa kaavan mukaista yhteyttä ei ole vielä toteutettu. Tiesuunnitelmaa ei tällöin ole pidettävä kaavan vastaisena, vaan kysymys on kaavan toteuttamisesta vaiheittain. Kyseinen liittymä poistetaan myöhemmin esim. tien seuraavan parantamisen yhteydessä, jos kaavan mukainen korvaava yhteys on silloin järjestetty. Tiesuunnitelmassa ei tulisi esittää kokonaan uutta pysyvää liittymää vastoin kaavaa. Tiesuunnitelman vahvistus ei tosin koske liittymiä, vaan suunnitelmassa esitetyt liittymät osoittavat vain teknisiä ratkaisuja.

5 TIENSUUNNITTELUN JA KAAVOITUKSEN YHTEISTYÖ

5.1 LAINSÄÄDÄNNÖN ASETTAMAT LÄHTÖKOHDAT

Rakennusasetuksen mukainen yhteistyö

Seutukaava:

Rakennusasetuksen 19 §:n mukaan seutukaavaliiton on tehtävänsä suorittaessaan tarpeen mukaan oltava yhteydessä asianomaisiin valtion viranomaisiin sekä tarvittaessa varattava niille tilaisuus lausuntojen antamiseen. Lisäksi asetuksen 20 §:n mukaan käsiteltäessä seutukaavan laatimista liittohallituksessa on valtion viranomaisille varattava tarpeen mukaan mahdollisuus osallistua kokoukseen. Seutukaavaehdotuksesta on hankittava lausunto niiltä piirihallintoviranomaisilta, joita asia koskee.

Tielaitoksen lausunnot antaa tiehallitus piirien lausuntojen pohjalta. Ennen seutukaavan vahvistamista ympäristöministeriö hankkii kaavasta liikenneministeriön lausunnon.

Yleiskaava:

Rakennusasetuksen 28 §:n mukaan on yleiskaavaehdotusta laadittaessa oltava tarpeen mukaan yhteydessä valtion viranomaisiin sekä varattava tarvittaessa mahdollisuus lausunnon esittämiseen. Valmiista yleiskaavaehdotuksesta on hankittava lausunto tarpeen mukaan.

Valta- ja kantateitä koskevat lausunnot antaa tiehallitus piirien lausuntojen pohjalta. Muita teitä koskevista yleiskaavoista lausunnot antaa tiepiiri.

Yksityiskohtaiset kaavat:

Rakennusasetuksen 32 §:n mukaan laatiessaan ehdotusta asemakaavaksi tulee kaupungin viranomaisten tarpeen mukaan neuvotella niiden viranomaisten kanssa, joiden hallinnonalaa asemakaava koskee. Sama periaate koskee myös rakennuskaavaa ja rantakaavaa (RakA 114 ja 145a §:t).

Detaljikaava koskee tielaitoksen toimialaa, jos kaava koskee nykyistä tai tulevaa yleistä tietä tai niiden liitännäisaluetta. Tieviranomaista tulisi kuulla myös sellaisten kaavojen osalta, jotka vaikuttavat yleisen tien liikennöitävyyteen tai turvallisuuteen, vaikka yleinen tie ei olisikaan kaavaalueella. Käytännössä kaavan vahvistava viranomainen edellyttää, että kaavaehdotuksesta hankitaan tieviranomaisen lausunto. Lausunnot antaa pääsääntöisesti tiepiiri. Lausuntojen hankkiminen tielaitokselta on tarpeen em. perustein myös silloin, kun kaavaa ei ole alistettava vahvistettavaksi.

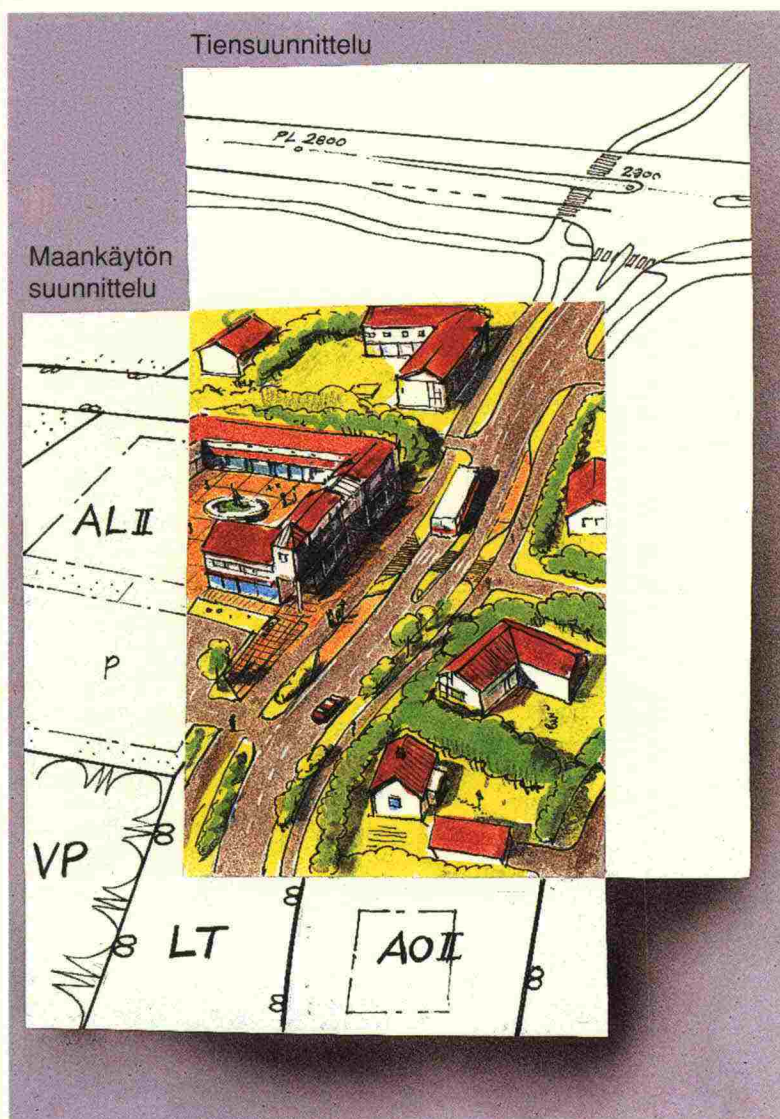
Tieasetuksen mukainen yhteistyö

Tieasetuksen 12 §:n mukaan tien suunnitteluun liittyvistä kysymyksistä on tarpeen mukaan neuvoteltava mm. lääninhallituksen, rakennusviranomaisten ja muiden sellaisten viranomaisten kanssa, joiden toimialaa tien tekeminen koskee. Tiesuunnittelu on suoritettava tarpeen mukaan yhteistyössä asianomaisten kunnallis- ja kaavoitusviranomaisten kanssa.

Tieasetuksen 14 §:n mukaan tiesuunnitelmasta on hankittava asianomaisten lääninhallitusten ja kuntien lausunto.

Tielain 10 § ja rakennuslain 26 § ja 30 §:t edellyttävät eritasoisten alueiden käyttösuunnitelmien ja kaavojen huomioonottamisesta tieverkon kehittämisessä ja tien tekemisessä.

Tavallisesti viranomaisten kannanotot on hankittu jo tien tarveselvitys- ja yleissuunnitteluvaiheissa. Ellei näin ole menetelty, on viranomaisten kanssa käytävä neuvottelut tiesuunnittelun alkuvaiheessa, kun on olemassa luonnoksia käsiteltävistä ratkaisuksista. Neuvottelujen lisäksi pyydetään tiesuunnitelmasta lausunnot kaikilta sellaisilta viranomaisilta, joiden toimialaa suunnitelmassa esitetyn tien tekeminen koskee. Tiepiiri pyytää yleensä aluehallintoviranomaisten ja kuntien lausunnot ja tiehallitus ministeriöitten lausunnot.



Kuva 54. Tiesuunnittelun ja kaavoituksen vuorovaikutus.

5.2 TOIMINTAPERIAATTEET

Tavoitteena on pidettävä, että tiensuunnittelun ja kaavoituksen välistä yhteistyötä kehitetään jatkuvasti siten, että lopputulos vastaa mahdollisimman hyvin sekä liikenteellisiä että maankäytöllisiä tarpeita ja hyviä suunnitteluperiaatteita.

Toimintaperiaatteet

1. Suunnittelun aikainen yhteistyö:

Tiensuunnittelussa ja kaavoituksessa pyritään kiinteään yhteistyöhön kaikilla suunnittelun tasoilla. Tarkoituksena on, että suunnitteluvaiheessa sovitetaan yhteen maankäytölliset ja liikenteelliset ratkaisut siten, että löydetään yhteisymmärrys ennen suunnitelmien vahvistamisvaiheita. Tämä edellyttää yhteistyömenettelyjen jatkuvaa kehittämistä.

2. Samanaikaisesti etenevä vaiheittainen suunnittelu:

Suunnittelussa noudatetaan vaiheittain etenevää suunnittelu- ja päätöksentekoprosessia, jolloin isot periaatekysymykset ratkaistaan esisuunnitteluvaiheissa, ja suunnittelun edetessä voidaan keskittyä yksityiskohtaisempien ongelmien ratkaisuun. Kaavoituksen tarvitsemat liikenteelliset selvitykset tulee laatia samanaikaisesti kaavoituksen kanssa.

3. Jatkuva suunnittelutilanteen seuranta:

Tiensuunnittelun ja kaavoituksen suunnittelutilanteen seuranta on järjestettävä siten, että molemmat osapuolet ovat jatkuvasti ajan tasalla toistensa suunnitteluohjelmista ja suunnitelmien käsittelyvaiheista. Yhteistyön lisäämisen on lähdettävä liikkeelle jo ohjelmointivaiheesta, jolloin pyritään tahdistamaan tiensuunnittelun ja vastaavan alueen kaavoituksen ohjelmointi yhteen.

4. Toisen osapuolen suunnittelun tukeminen vastavuoroisuusperiaatteella:

Toisen osapuolen suunnitteluprojektiin tulee olla valmius osallistua laatimalla tarpeellisia suunnitelmia ja selvityksiä vastavuoroisuuden periaatteella. Tien-suunnittelija laatii tarvittaessa selvityksiä kaavoittajan tarpeisiin ja kaavoittaja tiensuunnittelijan tarpeisiin.

5. Oman tehtävän tunteminen:

Tiensuunnittelijoiden tehtävänä maankäytön suunnittelussa on toimia oman sektorinsa asiantuntijana ja huolehtia liikenteellisten näkökohtien huomioon ottamisesta kaavoituksessa. Kaavoittajan tehtävänä on sovittaa yhteen erilaisia maankäyttötarpeita ja olla tätä varten perillä myös liikenteellisistä tavoitteista ja maankäytön vaikutuksista liikenteeseen. Vastaavasti liikennesuunnittelijan on tunnettava maankäytön suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet suunnittelualueellaan.

5.3 MENETTELYTAVAT SUUNNITTELUN ERI VAIHEISSA

5.3.1 Käynnistysvaiheen menettelytavat

Jatkuva neuvotteluyhteys

Suunnitteluosapuolien, joita ovat tiehallitus, tiepiirit, seutukaavoituksesta vastaavat kuntainliitot ja kunnat, tulee tiedottaa säännöllisesti toisilleen lähivuosien suunnitteluohjelmistaan ja yhteistyön tarpeesta sekä sopia yhteistyön tavoista. Näin ollaan jatkuvasti tietoisia toisen osapuolen suunnittelutilanteesta ja käynnistyvistä hankkeista ja voidaan varautua tarvittavaan työpanokseen.

Tiepiirien ja seutukaavoituksesta vastaavien kuntainliittojen välillä lienee pysyvä neuvottelumenettely ja työryhmä varmin tapa neuvottelukäytännön toteuttamiseksi. Vuotuisten neuvottelujen järjestäminen ilman ajankohtaista suunnittelukohdettakin on perusteltua, jotta voidaan ohjelmoida mahdolliset yhteistyöhankkeet. Sopiva ajankohta vuotuiselle neuvottelulle on kevät ennen seuraavan vuoden työohjelmien laatimista.

Tiepiirien ja kuntien välillä on sovittava siitä, että tielaitoksen suunnitteluohjelmat ja kuntien kaavoituskatsaukset, sikäli kun ne koskevat yleisiä teitä, saadaan jatkuvasti toisen osapuolen käyttöön. Lisäksi on hyvä järjestää kuntaneuvotteluja suunnittelutilanteesta tarpeen mukaan ja sopia lähivuosien yhteistyötarpeesta ja -tavasta. Yleiskaavojen käsittelyvaiheessa järjestetään viranomaisneuvotteluja lääninhallituksen tai kunnan toimesta. Näissä voidaan käsitellä myös yhteistyön järjestämiseen kuuluvia kysymyksiä.

Tielaitoksen suunnitteluohjelmia laadittaessa tulee jo alustavasti tarkistaa, liittykö tiensuunnitteluhankkeisiin kaavoitustarvetta. Vastaava menettely tulisi sisällyttää myös kaavoituskatsausten laatimiseen, eli tarkistaa edellyttääkö jokin kaavahanke tiensuunnittelun käynnistämistä.

Lisäksi jatkuvan yhteydenpidon järjestämisessä voidaan käyttää hyväksi lääninhallituksen yhteydessä toimivaa tiensuunnittelun ympäristökysymyksiä käsittelevää yhteistyöryhmää (ns. YVA-ryhmä), joka käsittelee suurimpien tiehankkeiden ympäristövaikutuksia.

Hankekohtaisen yhteistyön käynnistys

Yhteistyön sujumisen kannalta on hankekohtaisen yhteistyön käynnistämismuoto keskeinen. Jos jatkuva yhteydenpitomenettely tiepiirien ja kuntien sekä seutukaavoitusviranomaisten kesken on kunnossa, voidaan yhteiset hankkeet ohjelmoida etukäteen. Hankekohtaisen yhteistyön käynnistämiseen tulee varata riittävästi aikaa.

Jos yhteistyön tarve perustuu tiensuunnittelun käynnistämiseen, tielaitos tekee aloitteen yhteistyöstä. Jos yhteistyön tarve perustuu kaavoitukseen, kaavoittaja tekee aloitteen yhteistyöstä. Suunnittelun käynnistysvaiheessa on sovittava yhteistyön laajuudesta ja toisen osapuolen sitoutumisesta työhön. On tärkeää saada suunnitteluvaiheen yhteistyö niin kiinteäksi, että suunnittelukohde tunnettaisiin yhteiseksi, olipa työ käynnistynyt kumman osapuolen aloitteesta ja tarpeesta tahansa.

Ennen yhteistyön käynnistämistä on suositeltavaa kutsua koolle valmisteleva kokous, johon kutsutaan mukaan eri intressitahot. Kokousta varten kannattaa hankkeen käynnistäjän laatia alustava työohjelma. Valmistelevan kokouksen ja alustavan työohjelman perusteella laaditaan tarkempi toimintasuunnitelma hankkeesta. Vasta tämän perusteella eri osapuolet voivat tehdä päätöksensä yhteistyöhön osallistumistavasta ja -mahdollisuuksista.

Suunnittelun organisointi sovitaan hankkeen laajuuden mukaan yhteisesti. Yleensä on suositeltavaa muodostaa työtä johtamaan ja ohjaamaan hankeryhmä (työryhmä) ja suurissa hankkeissa lisäksi laajempi seurantaryhmä (johtoryhmä). Hankeryhmän ja seurantaryhmän jäsenet harkitaan tapauskohtaisesti. Hankeryhmä tulisi pitää melko suppeana. Sen kokoonpanoon tulisi kuulua ainakin kaavoitusviranomaisen puolelta maankäytön suunnittelija ja liikennesuunnittelija sekä tielaitoksesta liikennesuunnittelija ja tiensuunnittelija. Kaavoittajaa edustaa ylikunnallisissa hankkeissa seutukaavoituksesta vastaava kuntainliitto ja yleensä lisäksi kunnat ja kuntakohtaisissa hankkeissa kunta. Muita intressitahoja kutsutaan hankeryhmiin tai kuullaan tarpeen mukaan. Näitä tahoja ovat mm. lääninhallituksen, rakentamisen, kunnossapidon, kiinteistötoimen, elinkeinoelämän, ympäristötoimen, museotoimen, paikallisten asukkaiden jne. edustajat.

5.3.2 Suunnitteluvaiheen menettelytavat

Suunnittelun tavoitteiden asettaminen

Tavoitteiden asettelussa erotetaan hankkeen tavoitteiden asettaminen ja suunnittelun sisällöllisten tavoitteiden asettaminen. Suunnittelun kannalta työn sisällöllisten tavoitteiden asettelu on tärkeä vaihe. Tähän vaiheeseen on syytä panostaa työresursseja riittävästi. Tavoitteet jaotellaan yleensä liikenteellisiin, ympäristöllisiin ja taloudellisiin tavoitteisiin. Tällöin ympäristölliset tavoitteet käsittävät myös maankäytölliset tavoitteet. Maankäytölliset ja ympäristölliset tavoitteet saadaan yleensä kaavaviranomaisten ja ympäristöviranomaisten suunnitelmista ja valmistellaan yhteistyössä em. tahojen kanssa. Tavoitteet käsitellään hankeryhmässä tai seurantaryhmässä, jos sellainen on perustettu. Tavoitteiden laajempi käsittely esim. kunnan päätöksentekoeelimityssä voi usein olla tarpeellista. Niiden ympäristöllisesti merkittävien hankkeiden, joista lääninhallitusten yhteydessä toimiva YVA-ryhmä on edellyttänyt laadittavaksi ympäristövaikutustarkastelut, tavoitteet käsitellään myös YVA-ryhmässä.

Yhteistyön menettelytapavaihtoehdot suunnittelun aikana

Yhteistyön menettelytavat riippuvat osittain siitä, onko tarve lähtenyt tiensuunnittelusta vai kaavoituksesta. Seuraavassa on esitetty perusvaihtoehdot yhteistyön järjestämiseksi. Jokainen suunnittelukohde on luonnollisesti oma tapauksensa, jolle on kehiteltävä omat yksilölliset sovelluksensa.

Tiensuunnitteluun liittyvä maankäytön suunnittelu

Malli 1:

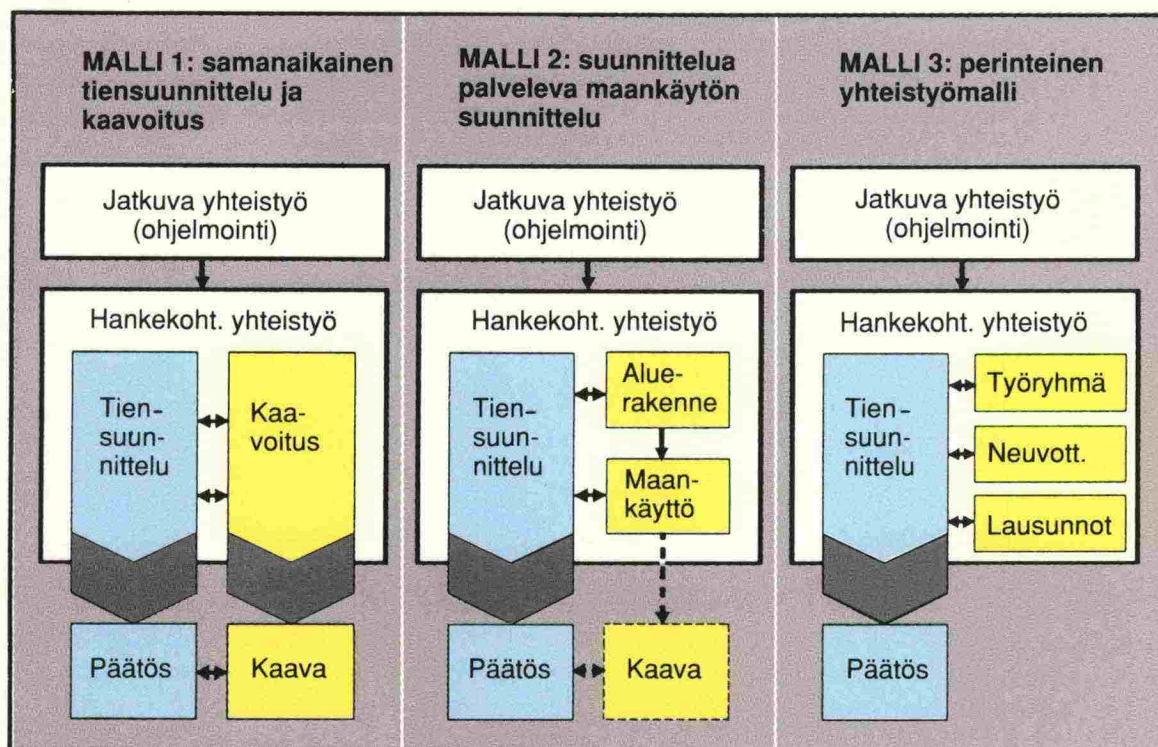
Kaavoittaja laatii tiensuunnittelun yhteydessä vastaavan tasoisen kaavan (seutukaava, yleiskaava tai detaljikaava). Kaava voi olla laaja-alainen tai vain tien lähi-aluetta koskeva. Kaava voidaan vahvistaa suunnitteluprosessin päätteeksi tai jättää odottamaan vahvistamista myöhemmin tai jättää kokonaan vahvistamatta.

Malli 2:

Kaavoittaja ei laadi kaavaa, mutta osallistuu työhön laatimalla tarvittavat alue- ja yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä koskevat selvitykset ja vaikutustarkastelut.

Malli 3:

Kaavoittaja osallistuu työhön vain työryhmätyöskentelyn, neuvottelujen ja lausuntojen antamisen kautta.



Kuva 55. Tiensuunnitteluun liittyvä maankäytön suunnittelu. Periaatteelliset yhteistyötavat.

Kaavoitukseen liittyvä tiensuunnittelu

Malli 1:

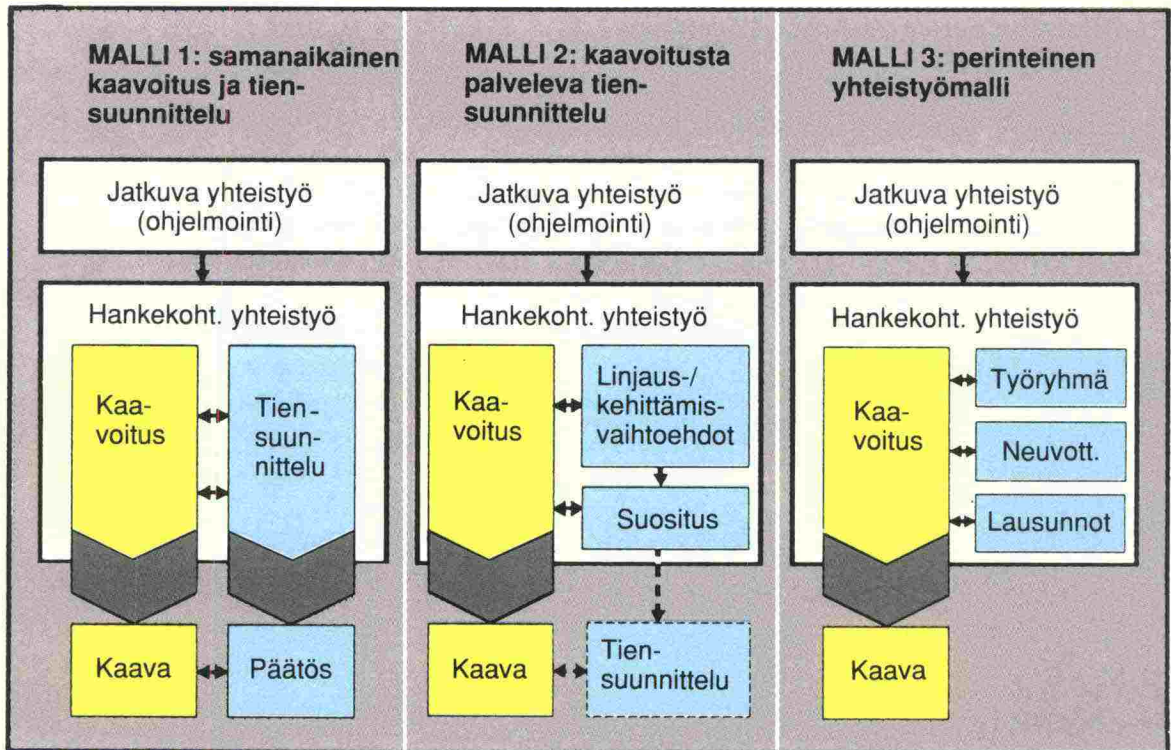
Tiepiiri laatii kaavan yhteydessä laajan liikennesuunnitelman (tieverkko-suunnitelma, tarveselvitys, yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma). Suunnitelmista tehdään hallinnolliset päätökset (tieverkko-, hanke-, toimenpide- tai vahvistamispäätös) tai jätetään odottamaan sopivaa käsittelyvaihetta.

Malli 2:

Tiepiiri laatii kaavoittajan tarvitsemia tien kehittämis- tai linjausvaihtoehtoja tai yksittäisiä ongelmakohtia koskevia teknisiä suunnitelmia ja selvityksiä. Suunnitelmista ei tehdä hallinnollisia päätöksiä.

Malli 3:

Tielaitos osallistuu työhön vain työryhmätyöskentelyn, neuvottelujen ja lausuntojen antamisen kautta.



Kuva 56. Kaa-voitukseen liittyvä tiensuunnittelu. Periaatteelliset yhteistyötavat.

Ympäristövaikutusten arviointi koordinoidaan tarpeen mukaan lääninhallitusten yhteydessä toimivien yhteistyöryhmien kautta. Niiden hankkeiden osalta, jotka eivät tule lääninhallitusten yhteistyöryhmissä esille, laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselvitykset kokonaan hanketta varten perustetun organisaation toimesta.

Suositteluvia yhteistyötapoja ovat sellaiset, joissa yhteistyö saadaan mahdollisimman kiinteäksi ja toinen osapuoli osallistumaan työhön myös konkreettisen työpanoksen kautta. Malli 1 antaa mahdollisuuden käsitellä tien tarveselvitys tai yleissuunnitelma kaa-voitusprosessin mukaisesti kaavan nähtävilläpito- ja kuulemismenettelyineen. Tällä tavalla on mahdollista saada tielinjaus oikeusvaikutuksiltaan pitäväksi vahvistetun kaavan kautta. Menettely edellyttää kiinteää yhteistyötä kaa-voittajan ja tiensuunnittelijan välillä ja yhteisen ratkaisun löytymistä suunnitteluvaiheessa.

Mallin 2 mukainen menettely perustuu ajatukseen, että ollaan valmiit puolin ja toisin palvelemaan toisen osapuolen tarpeita työpanoksen muodossa. Kustannukset tulisivat pääsääntöisesti katetuksi vastavuoroisuuden periaatteella. Mikäli on kysymys suurista työpanoksista ja nopeasta aikataulusta, voidaan sopia kustannusten jakamisesta. Tärkeää on, että kaa-voitus ja tiensuunnittelu pystytään niveltämään aikataulullisesti oikein suhteessa toisen osapuolen tarpeisiin.

Suunnittelun aikaisen yhteistyön keskeinen tavoite on löytää molempia osapuolia ja muita intressiryhmiä tyydyttävä ratkaisu. Selvästi ristiriitaisia suunnitelmia ei tulisi viedä päätöksentekovaiheeseen. Yksinkertaisin ja luontevin tapa tässä on jatkaa keskinäisiä neuvotteluja ja suunnittelua kunnes yhteinen ratkaisu on löytynyt.

5.3.3 Päätöksentekovaiheen menettelytavat

Suunnitelmien käsittely ja lausunnot

Jos yhteistyö on sujunut suunnitteluvaiheessa hyvin, päätöksentekovaihe jää lähinnä muodollisuudeksi. Lausuntojen pyytäminen ennen virallisten päätösten tekemistä kaavasta tai tiensuunnitelmista on kuitenkin tarpeen. Näin saadaan eri osapuolten näkemykset täsmällisesti päätöksentekijöiden tietoon.

Periaatteena tulisi olla, että suunnitelmia ei viedä hyväksymiskäsittelyyn, jos toisella osapuolella on vastaava suunnitteluprojekti pian valmistumassa. Päätäessään kaavan hyväksymisestä on kunnallisen päätöksentekijöiden tunnettava tielaitoksen suunnittelutilanne ja kanta. Vastaavasti on tielaitoksen oltava selvillä kaavoitustilanteesta ja kaavoittajan kannasta tehdessään tiepoliittisen päätöksentekojärjestelmän mukaisia päätöksiä tiehankkeista. Näin varmistetaan, että päätöksentekijät tiedostavat vastuunsa ratkaisuksista.

Kaavan hyväksymispäätös ja tiensuunnitelman vahvistuspäätös tulisi välittömästi saat-taa tiedoksi toiselle osapuolelle. Hyvällä tiedonkululla edistetään yhteistyön jatkumista muissa projekteissa. Ongelmaksi tielaitoksen kannalta on muodostunut se, otetaanko lausuntoja huomioon kaavaa hyväksyttäessä, ja miten tästä välittyy tieto tienpitäjälle. Menettelynä tässä voidaan käyttää kunnan ja tiepiirin välistä sopimusta asiasta tai lausuntoon liittyvää pyyntöä kaavan hyväksymispäätöksen välittömästä tiedottamisesta. Ellei tielaitos ole valittanut kaavan hyväksymispäätöksestä, ei sillä ole myöskään valitusoikeutta kaavan vahvistuspäätöksestä.

Ristiriitojen käsittely

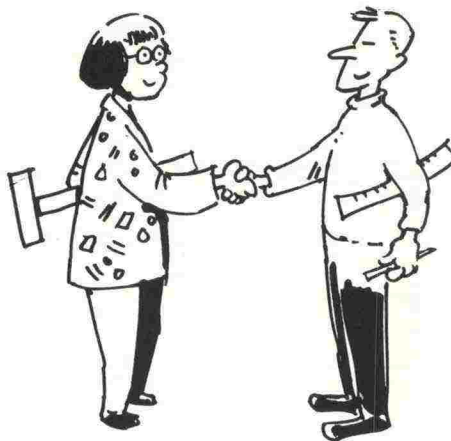
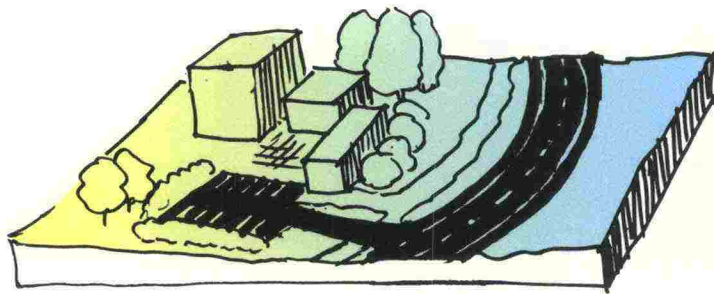
Suunnittelun aikaisella hyvällä yhteistyöllä tiensuunnittelun ja yleiskaavoituksen kesken pyritään ristiriitatilanteiden selvittämiseen siten, ettei kaavojen tai tiesuunnitelmien vahvistusvaiheessa enää esiintyisi periaatteellisia ristiriitoja. Vaiheittain etenevä suunnittelukäytäntö sekä tiensuunnittelun että kaavoituksen puolella antaa tähän hyvät edellytykset. Aina ei kuitenkaan ole mahdollista löytää yksimielistä ratkaisua. Tällöin ristiriitojen ratkaisu jää tehtäväksi suunnitelmien vahvistusvaiheessa ja siihen liittyväs-sä valitusmenettelyssä.

Ympäristöministeriö ja lääninhallitus järjestävät ennen vahvistettavien seutukaavojen ja yleiskaavojen hyväksymiskäsittelyä kaavaneuvotteluja, joissa kaavan vahvistava viranomainen vielä varmistaa valtakunnallisten intressien huomioon ottamisen ja kuulee eri osapuolten näkemyksiä kaavaluonnoksesta (*YM:n yleiskirje 21.12.90*). Ennen kaavan vahvistamista vahvistava viranomainen pyytää tarvittaessa vielä lausunnot kaavaehdotuksesta niiltä viranomaisilta, joiden toimialaa ehdotus koskee. Seutu-kaavasta pyydetään aina eri ministeriöiden lausunnot. Jos vahvistamisedellytyksiä ei ole, voidaan kaava jättää vahvistamatta osittain tai kokonaan. Seutukaavan vahvistaminen on siirrettävä valtioneuvoston ratkaistavaksi, jos jokin ministeriö on vastustanut seutukaavan vahvistamista kokonaan tai olennaiselta osin ja ympäristöministeriö katsoo, että kaava olisi vahvistettava.

Ympäristöministeriöllä on mahdollisuus rakennuslain 143 §:n mukaan antaa seutukaa-valiitolle tai kunnalle määräys kaavan laatimisesta, tarpeellisten muutosten tekemisestä tai kaavan alistamisesta vahvistettavaksi. Jos kaavan oikeusvaikutusten puuttumisen voidaan katsoa aiheuttavan huomattavaa haittaa esim. liikenteen järjestämiselle, voidaan kaava myös velvoittaa alistamaan vahvistettavaksi.

Mikäli kaava on vahvistettu tielaitoksen kannan vastaisesti ja tielaitos on valittanut kaavan hyväksymispäätöksestä, voidaan kaavasta vielä valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Ellei valitukseen katsota olevan aihetta tai päätös valituksen johdosta ei johda tulokseen, ja kaavaan olisi tehtävä yleisten teiden kannalta välttämättömiä muutoksia, on tiepiirin neuvoteltava kaavan muuttamismahdollisuudesta kaavan laatijan kanssa.

Vastaavasti kunnalla tai muilla asianomaisilla on mahdollisuus hakea muutosta tie-suunnitelman vahvistuspäätöksestä korkeimmalta hallinto-oikeudelta valittamalla (Laki muutoksenhausta hallintoasioissa).



KIRJALLISUUSVIITTEET

Tärkeimmät lähteet:

Holma Kyösti: Tieoikeudesta yleiseen tiehen. Suomalaisen lakimiesyhdistyksen julkaisu, A-sarja N:o 157. Vammala 1982.

Hyvönen Veikko: Kaavoitus- ja rakennusoikeus. Espoo 1988.

Larma Otto, Hallberg Pekka, Jatkola Tapani, Wirilander Juhani: Rakennuslaki ja -asetus. Suomen lakimiesliiton kirjasarja N:o 82. Vammala 1983.

Rakennuslainsäädäntö. Lakikokoelma 1990. Valtion painatuskeskus, Helsinki 1990.

Tiehallitus, Kehittämiskeskus: Pääväylät kaupunkialueella. Luonnos 11.1.1991.

Tie- ja vesirakennushallitus: Taajamatiet. TVH 722326, Helsinki 1984.

Tie- ja vesirakennushallitus, Suunnitteluosasto: Taajaman tie- ja katuverkkosuunnitelman laatiminen, Yleisohjeet. TVH 723868, Helsinki 1989.

Tielait. Lakikokoelma 1990. Valtion painatuskeskus, Helsinki 1990.

Ympäristöministeriö, Kaavoitus- ja rakennusosasto: Kaavoitusta ja rakentamista koskevat yleiskirjeet 1965–1985. Valtion painatuskeskus, Helsinki 1986.

Ympäristöministeriön kaavamerkintä- ja kaavamääräysohjeet:

- Seutukaavamerkintöjä, -määräyksiä ja selostusta koskevat ohjeet. Kaavoitusohjeita 1/1984.
- Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset. Kaavoitusohjeita 2/1980.
- Asema- ja rakennuskaavamerkinnät. Kaavoitusohjeita 1/1980.
- Asemakaavamääräyksiä koskevat ohjeet. Kaavoitusohjeita 1/1977.
- Asemakaavamääräys -opas. Luonnos 24.1.1992.

Ympäristöministeriö, Kaavoitus- ja rakennusosasto: Vahvistetun yleiskaavan uudet käyttömahdollisuudet. Opas 1/1990.

Muuta asiaan liittyvää kirjallisuutta:

Tiehallitus, Kehittämiskeskus: Tiensuunnittelu osana yhdyskuntasuunnittelua, TIEL 8000024, Helsinki 1992

Tiehallitus, Kehittämiskeskus: Tie ja ympäristö, Yleisohje tiehankkeiden suunnittelulle. TIEL 2150001, Helsinki 1991.

Tiehallitus, Kehittämiskeskus: Selvitys tiensuunnitteluprosessin uudistamisesta. Toukokuu 1990.

Tiehallitus, Kehittämiskeskus: Tarveselvitys, Sisältö ja esittämistapa. TIEL 2110001, Helsinki 1991.

Tiehallitus, Suunnitteluhallinto: Tiesuunnitelman hallinnollinen käsittely, Toukokuu 1990

Tielaitos, Kunnallisliitot: Yleisten teiden tienpidon kustannusjako valtion ja kuntien kesken. Pääperiaatteet. TIEL 722500 - 1990, Suomen Kaupunkiliitto julkaisu nro 582, Suomen Kunnallisliitto 951-777-002-2.

Ympäristöministeriö, Tiehallitus: Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Opas 1/1992.

Ympäristöministeriö: Meluntorjunta kaavoituksessa. Luonnos 1990.

